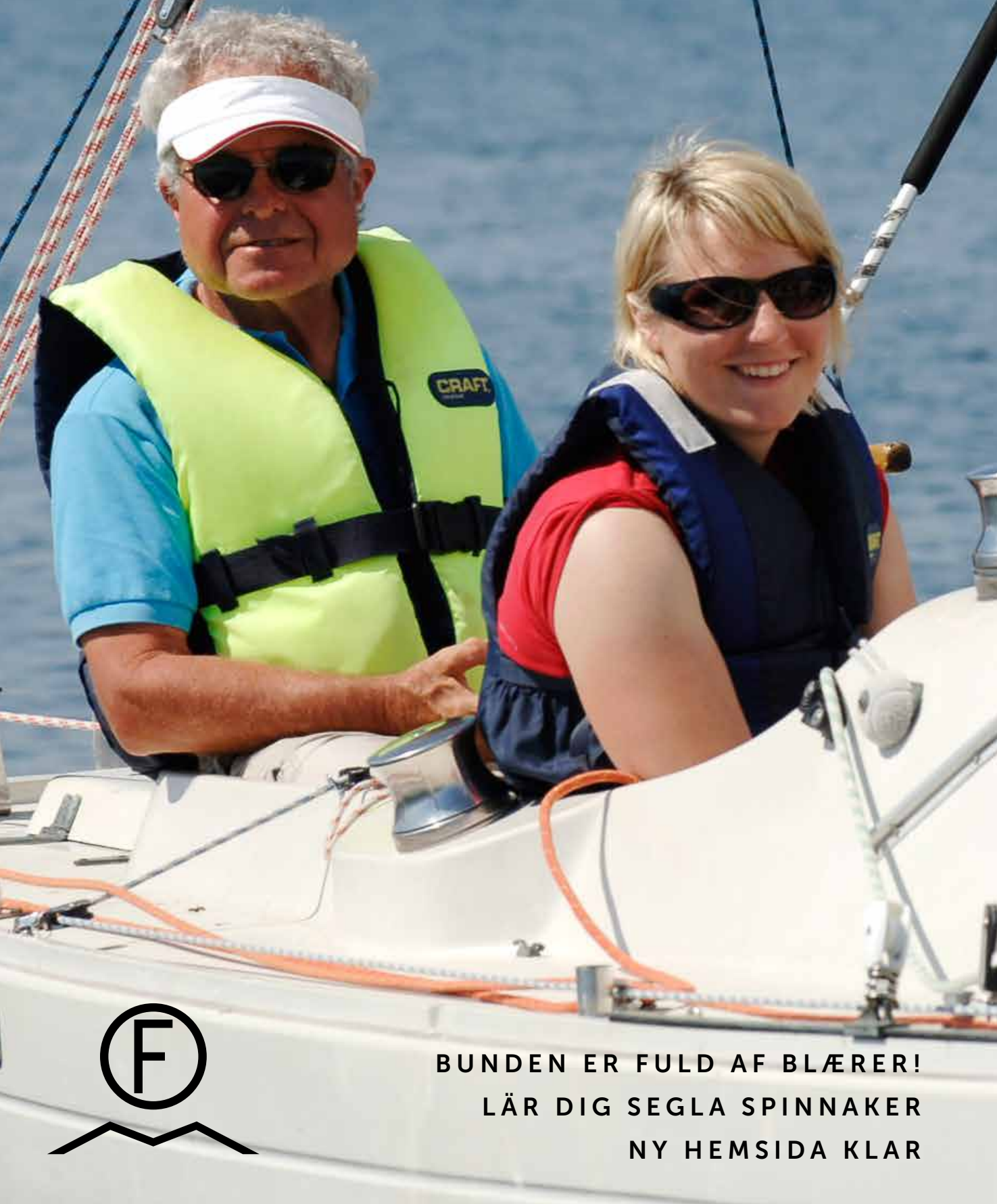


Medvind

Nr 2 2015

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



BUNDEN ER FULD AF BLÆRER!
LÄR DIG SEGLA SPINNAKER
NY HEMSIDA KLAR

REDAKTION

MEDVIND

JÄRPVÄGEN 37A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE

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

REDAKTÖR

PER OSVALDS
TEL: 031-41 61 03
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

LAYOUT

KAJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK

EXAKTAPRINTING

PAPPER

EDIXION

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:

MOGENS
CARREBYE



INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
FORMANNEN HAR ORDET	4
ÅTTE KJAPPE I LENS.	5
FORMANDENS BERETNING 2014-2015.	6
KLUBBAFTEN MED FOREDRAG	8
HUSKELISTE FOR IF-BÅT...	11
BEHANDLING AV OSMOS	12
TIPS	16
NY HEMSIDA	17
RENOVERING AV BOTTENSTOCKAR.	18
DM FÖR IF-BÅDE 2015	19
INTRODUKTION TILL SPINNAKERSEGLING	20
IF-BÅTKLUBBARNÄ	22

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE
MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE
FREDRIK WIGELIUS
MOBIL: 0739-91 90 22
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

KASSÖR
RAGNAR JALAKAS
MOBIL: 0703-19 08 48
RAGNAR.JALAKAS@LIVE.SE

SEKRETERARE
JOOP SOMHORST
MOBIL: 0723-71 61 80
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

BOTTENHAVET
CLAS TJÄDER
MOBIL: 0702-27 74 51
CLAS.TJADER@NORRSKOG.SE

OSTKUSTEN
LARS GRADÉN
MOBIL: 0705-45 46 94
POSTLG@HOTMAIL.COM

SYDKUSTEN
MAREK JANIEC
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VÄSTKUSTEN
JOOP SOMHORST
MOBIL: 0723-71 61 80
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

REDAKTÖR MEDVIND
PER OSVALDS
TEL HEM: 031-41 61 03
MOBIL: 0707-61 25 58
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

WEBMASTER
MIRKA JAMIOLKOWSKA
MOBIL: 0768-997888
WEBMASTER@IFBOAT.SE

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

NORSK IF-BÅTKLUBB
ROBERT BAY
EIKSSTIEN 6
NO-1359 EIKSMARKA
TEL: +47 6714 83 29
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 78
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK

WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL
WWW.FOLKBOAT.YACHTING.ORG.AU

ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND

TYSKLAND
DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEN-
VERENIGUNG
MARTIN MEYER
WINDSCHEIDSTR. 17/2
DE-10627 BERLIN
+49 172 323 22 73
OBMAN@IF-BOOT.DE

HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM
VERENIGING
BIJENMEENT 32
NL-1218 GC HILVERSUM
TEL: +31 357 731 445
SECRETARIS.NMV@
MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND
ST. MAWES IF-BOAT FLEET
C/O RUPERT SCOTT
15, CHAPEL TERRACE, ST. MAWES
GB-TR2 5DL TRURO
TEL: +44 1326 270215
MAIL@RUPERTSCOTT.CO.UK

AUSTRALIEN
FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA
C/O STAFFORD WATTS
113 CARABELLA STREET
AU-2061 KIRRIBILLI, N.S.W.
TEL: + 61 425 214 737
WATTS_SJ@HOTMAIL.COM

Ordföranden

HAR ORDET

NU ÄR DET BARA TVÅ ÅR KVAR tills vår älskade IF-båt fyller 50. Samtidigt är man i Tyskland på gång med ett nybyggnadsprojekt. En båttillverkare, Seacamper, har fått tillstånd av upphovsrättsinnehavaren Jörgen Sundén att bygga nya IF-båtar.

Projektet har pågått i mer än ett år, men först nu finns annonser med prislapp. För en ny segelklar IF-båt skulle man, enligt annons från tillverkaren, behöva ge 32 000 euro i Tyskland eller 239 000 danska kronor i Danmark. Omräknat från det tyska priset och med justering av momsen, skulle man i Sverige få ge cirka 320 000 kronor.

Det är upphovsrättsinnehavaren som avgör om vad som får lov att kallas IF-båt. Men för att få kappsegla som IF-båt måste, som alla andra befintliga båtar, en ny båt vara i enlighet med klassreglerna. Eftersom det idag knappast går att bygga en ny IF-båt på ett rationellt sätt med samma material och konstruktionsmetoder som innan, måste klassreglerna ändras på flera punkter för att nya båtar ska kunna mäta in i klassen. Bland annat kommer däck, över-

byggnad och inredning att bli mycket lättare med användning av divynycell och tunn glasfiberplast i stället för marinplywood. Detta måste kompenseras med extra vikt på samma plats, till exempel med tunn bly- eller rostfri plåt.

Det är i slutändan förbundets medlemmar som bestämmer om klassreglerna ska ändras så att nya IF-båtar kan mäta in i klassen. För att kunna bereda för en sådan process måste förbundet bland annat få tillgång till byggnadsritningar, byggnadsbeskrivningar och materialspecifikationer. Dessutom måste tillverkaren kunna visa att den nya skrovformen motsvarar formen på de befintliga båtarna.



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

SHORT IN ENGLISH

NOW IT'S ONLY TWO YEARS LEFT until our love, the IF-boat, will be 50. Simultaneously there is a newbuilding project on the way. A boat manufacturer in Germany, Seacamper, has been authorized by the copyright holder Jörgen Sundén to build new IF-boats. The project has been going on for more than a year. For a new ready to sail IF-boat would, according to ads from the manufacturer, one have to pay € 32.000.

It is the copyright holder who decides what is allowed to be called an IF-boat. But to be permitted to race as an IF-boat, like all other existing IF-boats, a new boat is to be in accordance with the class rules. Since it is hardly possible to build a new IF-boat in an effective way using the same materials and construction methods as before, the class rules have been changed on several

positions in order to allow new boats to enter the class. Among others, the deck, superstructure and interior will be much lighter with use of divynycell and thin fiberglass plastic instead of marine plywood. This must be compensated by extra weight at the same location, which may be thin lead or stainless steel plates.

It is ultimately the Association's members who decide if the class rules are to be amended so that the new IF-boats can enter into the class. In order to prepare for such a process the Association have to get access to construction drawings, building descriptions and material specifications. In addition, the manufacturer must be able to demonstrate that the new hull molds correspond to the shape of the existing boats.

Formannen HAR ORDET

Våren er definitivt kommen i skrivende stund. Båtpuss i over 20 grader varmt gir gode assosiasjoner på hva vi har i vente.

HVA SKJEDDE I VINTER?

☀ Vi har lagt bak oss en aktiv vintersesong med årsmøtet, klubbraften hos North Sails/With Marine og ikke minst regelkveld i Bærum seilforening. Oppmøte har vært upåklagelig og spesielt foredraget til Thomas og Pål i North Sails/With Marine var veldig nyttig og lærerrikt. Referat fra møtet kan dere lese mer om i dette nummeret.

HVA SKJER I REGATTASESONGEN I ÅR?

Vi står foran en ny aktiv sesong. Onsdagseilasene starter allerede 6. mai og går hver onsdag frem tils 27. juni hvor vi avslutter med grilling på Ytre Vassholmen. Færderseilasen går av stabelen 12.-14. juni og vi har igjen lagt opp til stor bankett i Horten som i fjor talte over 50 IF seilere.

Ette ferien er det igjen duket for onsdagsseilasene med unntak av uke 34 hvor vi som vanlig er så heldige å bli invitert til H.M. Kongens seriéseilas. Og ikke nok med det – slutten av uken 21.-23. august er det NM i regi av Bærum seilforening. På klubbens hjemmesider under terminlisten ser du hele oversikten så finn frem kalenderen å kryss av med en gang.

HVA SKJER MED SEILLISENS I ÅR?

NSF har endret reglene for kravet om seil-lisens. IF-klas- sen har kommet gunstig ut med de nye reglene. Vi må kun løse seil-lisens ifm. NM. Lisensen er en engangslisens på kr. 175 pr. person som er med, mens i alle de andre regattae- ne er vi fritatt for lisens.

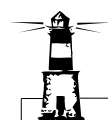
HVA SKJER MED IF-BÅTEN?

Seacamper som er et tysk selskap, har bestemt seg for å starte opp produksjon av IF. Foreløpige bilder ser veldig spennende ut og hvis de klarer å holde prisen på det de har antydnet kr. 250.000, er det ikke umulig at dette kan bli en ny salgssuksess. En forutsetning er selvfølgelig at båten blir godkjent som klassebåt tilsvarende dagens klassebåter. Vi følger med spenning utviklingen. Mer om prosjekter finner dere på våre Facebook og hjemmesider.

BLIR DET TRENINGSSAMLING I ÅR?

JA – det blir treningssamling 31. mai på Ytre Vassholmen. Vi legger opp til gjennomgang av rigg, utstyr og seil på land før vi forhåpentligvis får vi tid til å prøve-seile to mot to. Dagen avsluttes med grilling ved BS sitt flotte klubbhus. PS: Det er fullt mulig å overnatte fra lørdag kveld for de som vil innvie overnattingsesongen i IF-en.

Da gjenstår det bare å ønske alle en riktig god IF sommer. Håper vi får se mange av dere på regattabanen i år også.



Robert Bay, formann
Norsk IF-båtklubb

MEDLEMSSTATUS NORSK IFBÅT KLUBB

Det er stadig en flott oppgave å følge opp utviklingen i innmeldinger fra nye medlemmer og klubben har et ganske jevnt tilsig av nye medlemmer – både nye båteiere og potensielle IF-kjøpere! I år er det allerede 4 nye medlemmer, samtidig som tidligere medlemmer har kommet tilbake til klubben. Det har vært en stabil medlemsmasse på rundt 120 medlemmer, men i løpet av det siste året har vi tatt en skikkelig opprydding og endte på ca. 80 betalte medlemmer. Men så har det kommet til nye og når er vi faktisk oppe i 100 medlemmer.

Det er alltid en utfordring å følge opp innbetalinger og endringer i registeret når det gjelder e-post adresse

og ande detaljer, men vi prøver så godt vi kan. Jeg setter stor pris på de tilbakemeldingene jeg får ved purringer og forståelsen for at det ikke alltid er så enkelt å få med seg alt selv når noen har gitt beskjed flere ganger. Men etter den siste gjennomgangen skulle vi ha fått med alle endringer!

Vi har også klart å koble selger og kjøper av IF og det er flott for da forblir båten i klubben (håper vi i hvert fall).


Så til alle gamle og nye medlemmer: Ha en strålende sesong og håper vi ser mange på sjøen i år om det er IF-serien; Færder'n eller bare koseseiling!

MORTEN MERO, NOR 77



ÅTTE KJAPPE I LENS

IF-serien er av de fleste ansett som en flott anledning til trening og å måle seg mot andre båter. I 2014 har 24 båter deltatt i serien og en av de som trofast stiller er NOR 142 som seiles av Bjørn Edwardsen. Med jevne plasseringer, og bestemt på å seile fort – endte det med en 11. plass totalt i årets ranking!

 *Hvor gammel var du da du begynte å seile?*

Tror jeg var 7 år da mine søstre og jeg fikk en Killing. Før det hadde jeg seilt ofte med min far i hans IOD.

Hvorfor seiler du IF?

Fordi båten har vært i familiens eie siden 80 tallet og jeg overtok den for en del år siden. Spiller mest golf, men hvis jeg ikke får seilt, lengter jeg etter sjølivet.

Hva er det beste og verste med IF'en?

Det beste er det gode miljøet og at båten er morsom å seile. Det verste er strev med å sette på påhengsmotor.

Hva er din favoritt-ting om bord?

En slags enkel selvstyreanordning jeg har laget selv som gjør at jeg kan seile alene - også i regattaer.

Hva er din beste og verste regattaopplevelse?

Det beste var i fjor høst da jeg vant en regatta og fikk til å seile minst like raskt som de beste i klassen. Den verste opplevelsen var da det blåste 8-9 sekundmeter og jeg seilte alene, og på den lange lensen fra Gåsungene til Geita, hadde satt jeg opp spristaken. Akkurat da jeg gikk opp for å runde og ta ned spristaken, skjedde en en ufrivillig jibb, og bommen traff meg med all kraft i bakhodet, - like før jeg svimte av.

Hva synes du om IF-miljøet?

Kjempehyggelig.

En blir aldri utlært som seiler. Hva vil du bli bedre på nå?

Har omsider fått bra båtfart og trim på båten, men jeg trenger å bli bedre til å og trene på starter og seilvalg.

Har du IF-båt om 5 år?

Håper det.

NOR 142

Navn: Bjørn Edwardsen

Alder: 68

IF-eier siden: 2006

Deltatt i følgende regattaer i 2014: Onsdagsregattaene, og NM.

Fast mannskap: Seilte alene de fleste regattaene i fjor vår for mitt mannskap har veldig krevende jobbsituasjon, men har heldigvis fått med min datter Nina Forberg Edwardsen og Anne Kari Balke som nytt fast mannskap.



FOTO: MOGENS CARREBYE

IF KLUBBENS 46. GENERALFORSAMLING:

Formandens

BERETNING 2014-2015

I ÅR AFHOLDTES VORES GENERALFORSAMLING her i Sejlklubben Frem's lokaler. Her har vi også været før, men det er mange år siden. Tak til Frem for igen at kunne lægge lokale til. Jeg håber, at vi i lighed med tidligere år igen får en god aften.

ÅRETS GANG

Vi har sædvanen tro afholdt 5 bestyrelsesmøder og deltaget i møder i forbindelse med DM. Vi har været til møde i Nordisk IFRA, og som noget nyt deltaget i klassebådsmøde, arrangeret af DS .

Et af de faste punkter på vores møder er den øjeblikkelige økonomiske situation.

Som nævnt sidste år, var det lidt skralt, men som året gik kom vi ud med et pænt resultat. Pt. ser det ikke så godt ud, antallet af medlemmer er 110. Ved udgangen af sidste år var det 130. Der er en del, der har meldt sig ud, og når folk har solgt deres både, har vi ikke fået navn og adresse på de

nye ejere. Jeg håber, at det kan blive kutyme at klubben får nye ejeres navne og adresser. Vi har stadig plads til flere medlemmer, og bestyrelsen håber, at I alle vil deltage aktivt i dette. Som en positiv ting, får vi en hel del mail fra IF-ejere, om praktiske problemer, som vi forsøger at hjælpe med at få løst. Så der er da konstateret et behov, men som sagt sjovere hvis alle var medlemmer.

Vores hjemmeside - IF klubben - fungerer stort set udemærket, enkelte ting kan måske ønskes anderledes. Det arbejde der gøres er frivilligt og ulønnet, og udføres når der er tid til dette.

En anden hjemmeside på Facebook, IF klubben Danmark, startet af Palle Petersen fra Kolding, er kommet på banen og har ikke noget med os at gøre. Siden henviser dog også til vores hjemmeside. Desværre er evt. nævnte fif og lignende ikke altid i overensstemmelse med bestyrelsens erfaring/viden. Bestyrelsen har opfordret til et vist samarbejde, men fik ikke bekræftende svar. Vores ide var derfor, at

starte IF-forum i forbindelse med vor hjemmeside.

Klassereglerne er nu gennemgået på kryds og tværs. Resultatet af dette arbejde vil blive forelagt generalforsamlingen senere på aftenen. I 2014 havde 29 IF-ere kapsejladscertifikat.

KLASSEBÅDSMØDE

Mødet blev afholdt i Kerteminde, og her deltog Preben Lerche.

Dansk Sejlunion havde indkaldt til klassebådsmøde i januar 2015, hvor IF-klubben var repræsenteret. Der var flere overordnede formål med mødet:

1. Drøftelse og beslutning om metoder for bedre kommunikation mellem unionen og klassebådene
2. Hvordan får vi bedre fokus i offentligheden på vores sportsgren både som konkurrencesport og fritids/afslapning, ferieaktivitet?
3. Hvordan får vi vendt udviklingen i den nedadgående trend i antallet af sejlere i hele landet? Der var et stort fremmøde, hvor over 30 klassebåde var repræsenteret, og en stor del af DS' ledelse med formanden Hans Natortp i spidsen var til stede. Der var en levende debat og beskrivelse af nye initiativer (blandt andet en genoplivning af Øresundsugen), hvor der blev drøftet nye muligheder, og en del af snakken foregik livligt i gruppearbejde. Nogle af konklusionerne var, at det altid er nødvendigt, at der er ildsjæle, som driver arbejdet. Man skal holde klasserne levende ved arrangementer som f.eks. DM, hvor der er en god sportslig kvalitet, der er fest og stemning både fra deltagerne og arrangøren og at arrangementerne er attraktive for arrangørklubben (økonomisk løbe rundt og til at håndtere). Også det, at man får lokalpressen med til at referere fra de forskellige arrangementer, er ikke svært – man skal bare skrive referatet selv til journalisten og tage et par gode billeder, så kommer det oftest i avisen!! Det bliver spændende at se, om Dansk Sejlunions initiativ kan vende udviklingen.

NORDISK IFRA

Mødet afholdtes i Göteborg lørdag d.14 marts. Fra Danmark mødte jeg, Henrik måtte desværre melde afbud samme morgen p.g.a. sygdom. På mødet blev flere vigtige emner behandlet.

Stor tilfredshed med bladet Medvind, men alle ser gerne flere artikler fra Danmark.

Forhandlere af reservedele til IF. Liste over disse vil blive fremskaffet og lagt på de nationale hjemmesider eller trykt i Medvind.

Klassereglerne var atter oppe at vende, men man besluttede ikke at ændre i disse.

I paragraf D.5.3 står der, at obligatoriske beslag skal monteres af skrogtilverkeren. Disse beslag kan selvfølgelig udskiftes og monteres af andre. Samtlige Nordiske Lande vil nu sejle efter klasseregler for Nordiske IFRA 2014 inklusiv Nationale tillæg. (forudsat at vi i aften også beslutter dette.)

Kapsejladslicens: I Norge arbejdes der med at fjerne

eller reducere disse. Sverige foreslår både licens for rorsmænd og gaster - 1000 kr for IF'eren.

I Norge opleves en tilgang af IF-sejlere. Vedrørende SM og DM oplever begge lande et faldende deltager antal.

AKTIVITETER

DM 2014

Årets begivenhed er DM. I 2014 afholdt af SGS i Mosede Havn. Vi havde i år ingen problemer med antallet af deltagere. 17 både stillede til start. SGS stillede 2 skolebåde til rådighed, de blev sejlet af to tyske besætninger. Bjarne lånte sin båd ud til en besætning fra Hvidovre. Tak for dette. Uden disse både havde vi ikke haft et officielt DM. Fra Holland deltog en besætning i egen båd, som de havde traillet hertil. Fra Sverige var der en enkelt deltager. Så samlet set et godt stævne, dejligt med deltagere fra flere nationer.

Resultatet

Nr 1 IF 266 Arvid Andersen

Nr 2 IF 135 Jesper Rohde

Nr 3 IF 69 Preben Lerche

SGS/IF-klubben havde fået flere sponsorpræmier fra bl.a. andre John Mast, Tempobåde, Slam og North Sails. Præmierne blev fordelt ved lodtrækning. North Sails havde sponsoreret en genua, som blev vundet af IF 228, Parving.

Tak til alle vore sponsorer. Hollænderne lavede flere flotte indslag i form af videoer og diverse billeder, som kunne ses på vor hjemmeside.

Dette års DM afholdes af Nivå sejlklub i Perioden 19-23 August, og sejles sammen med L 23. Desværre var det ikke muligt at afvikle DM i juli, men først i august, første oplæg var uge 33, men dette blev senere ændret til uge 34. Videre detaljer aftales på møde den 24 marts.

Vi søger stadig en arrangør af DM stævnet i 2016 og nu også i 2017, men på dette tidspunkt har vi ikke noget tilsagn.

Vinterarrangementet i år var et besøg på det nye søfartsmuseum i Helsingør. Bestyrelsen havde troet der blev rift om pladserne til den guidede rundvisning. De 17 personer, der mødte op, fik til gengæld en spændende oplevelse. Bagefter spiste vi frokost, alt i alt en hyggelig dag. Jeg kan kun opfordre flere til at deltage.



Niels Flandrup, formand
Dansk IF-båtklubb



Seiltrim på klubbaften

Først og fremst vil vi takke Thomas Nilsson og Pål Berntsen fra North Sails/With Marine for stor gjestfrihet og inspirerende foredrag. Vi fulgte som tidligere nevnt oppfordringen fra nye medlemmer om å snakke litt om hva vi gjør for å kunne holde båten vår trygg og seilbar vil vi få vite mer om de viktigste tiltakene for å gjøre båtene bedre egnet til regattaseiling.

KVelden ble mye mer og vi fikk flott anledning til et dypdykk i strukturert og nøye tilnærming til hvordan vi tar vare på å får mest ut av det som er over dekk. Interessen var svært stor på tross av at mange av tilhørerne hadde forskjellige forutsetninger. Terje Johannesen åpnet kvelden med å trekke fram noen viktige punkter som en må ha kontroll på våre IF-båter og som kan gi deg en trygg båt som er bedre egnet for regatta. Du finner en fin huskeliste nederst i denne artikkelen.

Thomas åpnet med å fortelle at han trukket sammen råd og tips fra flere ulike kilder, kilder som har seilt IF-båten og som fortsatt konkurrer i IF. Utfra sin egen lange

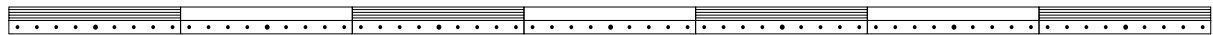
erfaring med store og små båter ønsket han å gi en mulig tuning-guide fasit, men vi må selv justere den etter egen båt og seilgarderobe.

BASISTRIM

Denne starter når masta nede – gjerne før sesongen. Se etter de sorte merkene oppe og nede på masta - dra deretter vantene og forstaget ned langs masta og merke disse med tape på samme sted som merket rett over øvre kant der bommen er festet. Dermed har du et nøyaktig målepunkt for «rett mast» når du reiser masta og måler fra disse merkene og ned til dekk. Når disse avstandene er like står masten rett i båten – og en kan begynne å stramme vantene likt ut fra dette utgangspunktet. Dette er et viktig utgangs-



Fig 1



punkt fordi alle vant er litt forskjellig.

For å hjelpe deg i videre trim er det gjerne lurt å markere på dekk hvilken retning du strammer og slakker med et plusstegn og en pil for hvilken retning en strammer. Bruk deretter riggspennings-måleren (husk den gamle kan bli myk etter hvert og den nye holder seg mer stabil. For dem som har åpne strekkfisker)

Når du har rett standardstamming som passer for de fleste vindforhold er det viktig å måle avstanden inne i strekkfisken. Dette er et viktig mål som du bør notere på et sted det er lett å finne du enkelt finner tilbake til utgangspunktet for ytterligere trimming. Unngå å ha på bom og annet utstyr som tynger riggen og kan forandre tyngdepunktet når du gjør dette. Det første han kontrollerer er J-målet og for IF er maks 256 cm. fra forstaget og bakover til mastefoten. Forstaget kan være 8,40 helst uten strekkfisk for å få nederste seilkrok langt nok ned til å holde seilet stabilt når det er mye vind.

SPREDEVINKEL SALINGSHORN

Denne har mye å si for stabile seilegenskaper under kryss. Han anbefaler å låse denne avstanden som skal være 260 mm fra vektoren – ytterst mellom salingshornene og inn til masten. Det viktigste er å låse den slike at den ikke beveger seg bakover under kryss og gjør at vinkelen blir mindre. Bruk klosser av plast eller f.eks. bremseklosser til sykkel. Det gjør ingenting om de beveger seg forover da dette bare er gunstig under lens.



Fig 2

MASTEKRUMNINGEN

Prebend må bær ikke være mer enn 20 mm, heis gjerne en tynn snor fra toppen av masten og ta et bilde som du kan forstørre og gjøre et anslag. Thomas foreslår denne tabellen med rigg-setup som kan gi deg info om hva en skal stramme ved høyere vindstyrke. Husk den vil variere fra mast til mast og med ulike seil typer.

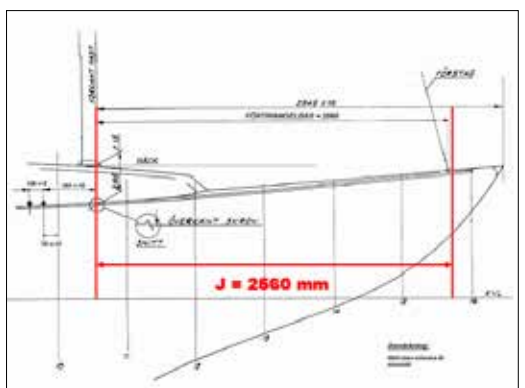


Fig 3

Vindstyrke	Forstag	Overvant	Undervant	
0-8		-3	-2	Hele turn på vant
8-16	22	37	20	Spenn på vantmåler
16+		1	2	Hele turn på vant

Huskeregelen: er å slakke fra baseline-trim i lite vind og stramme opp i mye vind.

IKKE GJØR NOE UTEN Å TENKE FASONG PÅ SEGLET – DET ER DET SOM SKAL VÆRE RESULTATET.

Dette gjør du lettest ved å ta bilde for å se på fasongen. Er det dødt må vi ha mer dybde. Bruk bilde som viser busstripen og ser hvor avstanden er størst og mål derfra og ut til forstaget. Dybdens plassering og større dybde i forkant av seilet er å foretrekke – hvor den kommer er avhengig av din trim.

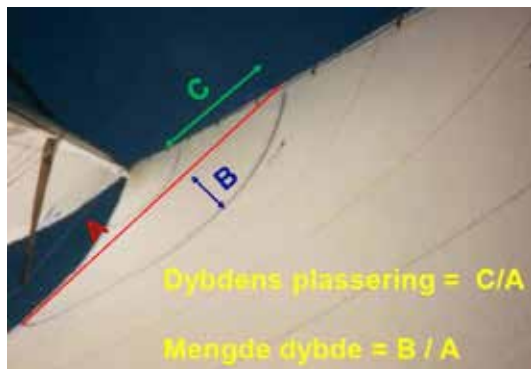
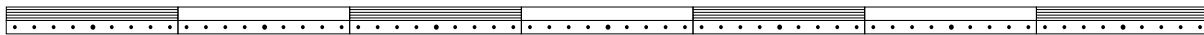


Fig 4



Camber er mengden areal (bus i seilet) Dybden skal forover når det er vanskelig å styre. De som har bomskinne (opp og ned) bør låse denne permanent i flukt med nederste merke på bommen. Bruk bare Cunningham i stor-seilet i stedet for å regulere bommen opp og ned.

TRIM AV FORSTAGET

Hvor mye forstaget sagger (faller ut under kryssen) har mye å si for krysssegenskapene. Her er det lurt å bruke en såkalt amatørsnor som hjelpemiddel for å se utslagene med ulik trimming. Bruk en tynn snor med strikk nederst som alltid står stram, ta gjerne bilder du kan studere når du kommer i havn. Denne referansesnoren kan du også bruke når du skal merke akterstagsstrammeren for ulike vindforhold. (mye sagging i lite vind mindre i mye vind) Avstandsmerker for stramming steg for steg er et veldig godt virkemiddel for å bli mer presis og konsekvent i trimming under ulike forhold. Bruk gjerne taklegarn med en tydelig farge for å sette merker på tauet slik at de lette å se og ikke blir borte igjennom sesongen.

FALL

Thomas mener det er mye vekt å spare på fjerne sjakler og wire og bytter man til spektra fall i en IF behøver ingen å være tykkere enn 8 mm unntatt kanskje fokkeskjøtet som er mer behaglig å jobbe med i 10 mm. Ett godt Dynema fall koster ca 2000 mens ett middels koster ca 1200, lite å spare, men mye å vinne. Det finnes også mange smarte løsninger for å bytte sjakler til dynema varianten som veier lite og er meget solid.

TRIM OG UTVEKSLING

De fleste har vel erfart at rask og presis trim når man skal over på ny kurs eller skifter fra lens til kryss er et stort konkurransefortrinn. Få ting sikrere dette bedre enn å slippe å bruke store krefter på innstramming.

Det er derfor viktig at alle utvekslinger og fall glir lett og

at ikke trenger bruke voldsom kraft. Bruk en skala på alle steder der du skal stramme noe og husk tallene som er aktuelle for forholdene du seiler under – da kommer du raskere i gang. Du får klistremerker med slike hos alle seiloft.

Thomas anbefaler å bruke kaskade arrangementer for alle utvekslinger da disse er best og billigst og som heller ikke gir noen skjevbelastning som dobbeltblokker. Husk du kan redusere blokkstørrelsen ettersom du går utover i kaskaden. Det kan også være mye spare på bruke «kompositt-ringer» i stedet for blokker – de har ikke bevegelige deler og slites ikke og går sjelden i stykker. Wincher på hyttetaket er svært viktig for å kunne jobbe bra under en seilas uten å stå med hode feilvendt. Skal du investere i slike anbefales at du bruker two speed wincher på hyttetaket i størrelse 16 på en IF – priser fra 3500 – 5000 pr stykk.

SLITASJE OG VEDLIKEHOLD PÅ STÅENDE RIGG

Pål anbefalte at en ser nøye over riggen hver vår før den settes opp. Begynner vant og stag og flise seg opp må de byttes umiddelbart – når dette har skjedd, tåler wiren i realiteten bare en brøkdelen av hva den er ment å tåle - selv om IF-riggen er overdimensjonert er dette ikke trygt.

Er det lenge siden du har hatt service på en mast og bom koster det relativt lite å skifte nagler og innfestning som holder beslag o.l. på plass. Dette er en meget god forsikring for et langt «masteliv». Det er klart billigst om du selv «klargjør» ved å fjerne tauverk og annet slik at de kan jobbe med det som betyr noe for deg og din mast og ikke bruke lang tid for klargjøring. North Sails/With Marine vil komme tilbake til klubben med forslag til gunstige priser på løsninger som er tilpasset våre IF-båter. Dette kan spare deg for å lete etter rette dimensjoner og kvaliteter.

Ta kontakt for tilbud og råd.

THOMAS NILSSON,
THOMAS.NILSSON@NORTHSAILS.COM
PÅL BERNTSEN,
PAAL.BERNTSEN@NORTHSAILS.COM

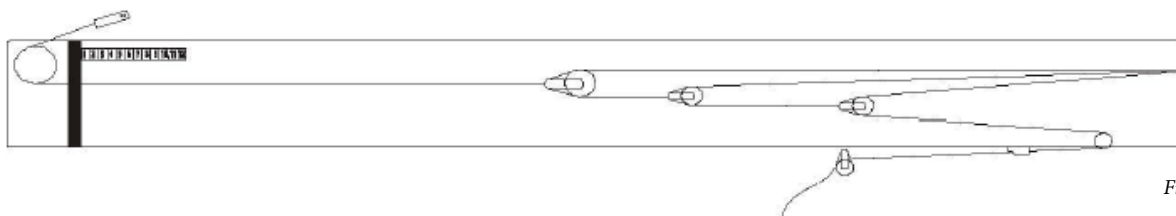


Fig 5

TERJE JOHANNESSENS HUSKELISTE FOR VIKTE TING Å HA KONTROLL PÅ I EN IF-BÅT

Skroget bør sjekkes for krakeleringer etter sammenstøt, de minste er ikke mye å bry seg om, de er mest kosmetiske. Er de derimot større kan det være delaminering og bør sjekkes av en kyndig person. Det meste lar seg fiks, det er da snakk om å laminere opp igjen skrogsiden.

- 1) Sjekk skroggjennomføringene fra sittebrønnen og kranene. Kranene er bra og kan ofte bare smøres opp for å bli brukbare. Tips er å plugge igjen hullene under båten og helle rimelig matolje slik at det står over kranene og la det stå noen dager. Løsne litt på mutteren der akslingen går inn i kranen og bruk en skiftenøkkel eller drei rattet på kranene til den blir greit. Bytte av slanger er lurt og her er trikket å splitte slangen oppe og nede slik at en kan få den av hel. Kjøp armert slange (selges i metervis) i riktig dimensjon i en båtbutikk og kutt nøyaktig samme lengde. Forsiktig bruk av varmepistol kan gjøre slangen litt mer medgjørilig å jobbe med. Husk doble rustfrie slangeklemmer både oppe og nede
- 2) Sjekk hyttetaket for mulige gamle skruehull og tette disse, vær spesielt oppmerksom på hullet der ledningen og dekkkontakten går, her er det boret igjennom hele dekksbalken og er ikke dette tette med Tec7 eller lignende trenger vannet inn og det vil skade dekksbalken som er flere lag med Marienplywood. Båten vil i verste fall bli myk.
- 3) Løygangsskinnen kan etter mange år være dårlig og nå kan denne byttes i både tre eller metall.
- 4) Roret og hengslene både på ror og skrog kan trenge vedlikehold og nye foringer. Det finnes to typer hengsler og det ikke er tilstrekkelig med å skifte foringer/O-ringer må man gjøre en større jobb med å fikse dette, men det lar seg reparere. De gamle rorene har en svakhet ved at boltene i selve rorbladet løsner – husk: ikke kast delene. Klubben er behjelpelig med råd.
- 5) Hold øye med undervantenes øyeskruer i dekket, det kan være behov for å skifte disse.

Bli medlem!

I IF-BÅTFÖRBUNDET

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

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



FYLL I DIN INTRESSEANMÄLAN PÅ VÅR HEMSIDA – WWW.IFBOAT.SE

TRE OLIKA SÄTT ATT BEHANDLA

Plastpest



FOTO: ARVID ANDERSEN

Jag har erfarenhet av att behandla 3 båtar under vattenlinjen för att skydda laminaten mot vatteninträning med åtföljande krackeleringar i gelcoatskiktet. Jobbet har gjorts på två IF-båtar och en Sveakryssare. Tre olika metoder

har använts. Gemensamt för alla är att det tar mer tid än man tror och är fysiskt jobbigt. Så jobbigt att jag i våras rekommenderade en seglare att istället för att göra en böldpestbehandling köpa en ny båt utan böldpestproblem.

DEN FÖRSTA BÅTEN

🌀 Den första IF-båten gjordes för snart 30 år sedan. Arbetet genomfördes utifrån de teorier som var aktuella då i följande steg:

1. Bortslipning av alla bottenfärg och primer in till gelcoatskiktet. Då ser man alla eller åtminstone de flesta sprickor, blåsor och andra skador i gelcoaten.
2. Slipa bort de skadade punkterna i gelcoaten med slipstift in till glasfiberlaminatet. Ork, tid och noggrannhet i detta moment är grunden för ett gott slutresultat.
3. Tvätt med vatten och därefter torkning i tre veckor.
4. Spackling med epoxispackel i vårt fall Watertite.
5. Handslipning och spackling och handslipning några

gången så att botten blev slät.

6. Målning med många lager tjärepxoxi. Minns inte med kanske 5–7 lager.
7. Målning med VC 17, vilket var dumt gjort eftersom tjärepxoxin inte blev riktigt slät och fortfarande var mjuk när det var sjösättningsdags.
8. Slätslipning av botten efter att båten legat i sjön i 6 månader och tjärepxoxin härdat och blivit slipbar.
9. Ny målning med VC 17.

Botten på denna båt är fortfarande bra. På några begränsade ytor återkom blåsbildningen, förmodligen pga. slarv i underarbetet med slipning och spackling. Det kan vara

svårt med ljuset under båten. Det åtgärdades genom att blåsorna slipades ur och spacklades igen i nivå med tjärepoxin och därefter VC 17. Problemet upphörde efter två eller tre somrar.

DEN ANDRA BÅTEN

På sveakryssaren slipade vi bort all gelcoat intill glasfiberlaminatet med roterande slipmaskin på hösten. Därefter stod den och torkade genom vintern fram till i april. Under våren spacklades slipades botten slät med långa klossar och grovt papper och tvättades med vatten 4-5 gånger. När slipningen avslutats tvättades botten med vatten och någon dag senare med aceton för att allt eventuellt fett skulle bort.

Omedelbart efter acetonbehandlingen ströks ytan med NMs lamineringsepoxi för att få inträngning i glasfiberlaminatet så att böldpestepoxin fick en bättre grund att fästa på. När epoxin härdat slipades eventuella rinningar bort och ytan ruggades upp. Fram till och med denna behandling utfördes arbetet utomhus, men eftersom böldpestepoxin ska läggas på i flera lager utan alltför lång tid mellan gjorde vi denna inomhus.

Vi la på epoxin med rulle och strök efter med pensel, resultatet blev inte riktigt bra. Penseldragen ligger kvar i ytan. Egentligen borde det slipas men det är för jobbigt och samtidigt tunnar man ut det eftertraktade epoxiskiktet. Sen återstod bara sjösättning. Sveakryssaren har fortfarande inte fått någon annan behandling under vattenlinjen än epoxin som lades dit för tio år sedan. På någonstans mellan 5 och 10 ställen har epoxiskiktet släppt i centimeterstora ytor som vi bara slipat till och sedan spacklat med epoxispackel.

DEN TREDJE BÅTEN

På min IF båt "Flax" har jag under några års tid haft blåsbildning i ytan under vattenlinjen. Jag har nöjt mig med att lyfta upp båten och slipa av de utstickande blåsorna ett par gånger

under sommaren samtidigt som jag tänkt att man borde göra något ordentligt åt problemet. Hösten för tre år sedan spolade jag botten med högttrycksvätt och la ner lite extra energi på en fläck som satt hårt. Resultatet blev att små bitar ur gelcoaten flög ur ytan. Jag blev lite förskräckt men provade ändå på några andra ställen och samma sak hände där.

Efter en stunds tittande och funderade visade det sig att de bitar som flugit ut hade täckt glasfiber där blåsorna blidades. Då fattade jag ett beslut att göra likadant över hela botten och epoxibehandla den. Grunden för beslutet var att det som blåser bort är dåligt och det som sitter kvar är bra gelcoat och den får duga.

Efter att skrapat/slipat bort bottenfärg och gammal epoxiprimer och under den gammal men utmärkt tjärepoxi högttrycksprutade jag hela botten noggrant med samma resultat, mängder av borttvättad gelcoat.

Efter vintervilan tvättades botten flera gånger med vatten och slutligen sprutades botten rikligt med en blandning av en tredjedel aceton och två tredjedelar vatten för att få bort eventuellt fett. När detta torkat förseglades glasfibern med NMs lamineringsepoxi.

Därefter vidtar spackling med epoxispackel och slipning tills ytan är slät. Min erfarenhet av spackling med epoxispackel är att bäst är att snåla på spackel och hellre spackla fler gånger eftersom härdat epoxispackel är mycket hårdslipat.

När ytan var slät lades tre lager av NMs böldpestepoxi på med rulle och det sista lagret slätades ut med en 30 cm bred silikonkrapa från Biltema. Ytan blir mycket slät men det bildas åsar eller dalar vid ändorna av skrapan som måste slipas bort respektive spacklas.

Som sagt spackling är lätt, slipning är jobbigt så dalar är att föredra. Ännu har inga brister i behandlingen upptäckts så teorin om bra och dålig gelcoat håller.

RAGNAR JALAKAS

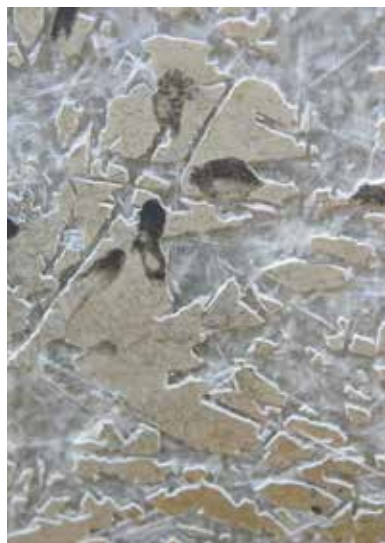


FOTO: RAGNAR JALAKAS



Min IF båd, bygge nr. 111 fra 1968 er efterhånden blevet noget slidt, og jeg har gennem de seneste år haft lidt problemer med små blærer i bunden. Jeg har de sidste 4-5 år repareret på små stykker af undervandsskroget af gang-

en, men da den kom op af vandet efter sidste sæson, kunne jeg se det blev værre og værre. Mange har sagt til mig, at det skal jeg ikke gøre noget ved. Båden kan sagtens holde; og det er nok sandt nok.

BUNDEN ER FULD AF

blærer!

Men jeg kan altså ikke holde ud at vide og se på at bunden er fuld af blærer så mulighederne var: lade blærer være blærer/ophugge båden/forære den væk (sælges kan den nok ikke). Og så kunne jeg købe en anden brugt, uden at vide om den ikke også om nogle få år vil få samme problem. Alternativet var at gå i gang med en gennemgribende behandling af hele bunden.

Jeg valgte det sidste og også at gå i gang nu, medens jeg endnu kan stå op. Og sandsynligvis vil jeg ikke have noget blære-problem de næste mange år.

Det skal tilføjes, at jeg er glad for min båd og ikke har ønske om en anden type. IF kan sejles under meget betryggende forhold i næsten alt slags vejr, den er nem at håndtere, fremragende som kapsejlsbåd, kræver ikke det store mandskab, kan sejles alene, er inden for rimelige økonomiske rammer, og som ferie båd går det også, hvis man er indstillet på spartanske forhold ombord.

Så det var bare at komme i gang med projektet!

SVINER TEMMELIG MEGET

I efteråret fik jeg fat på en professionel sandblæser, der mødte op på havnen. Båden blev overdækket med presenninger fra dækket og ned til jord højde, samt presenninger lagt ud på jorden under båden. Det sviner temmelig meget, så overdækning er påkrævet. Jeg kunne selv bestemme, hvor dybt båden skulle sandblæses, og jeg valgte kun lige at få taget den gamle primer og gelcoat væk.

Diverse huller blev blotlagt, og der var mange! Hullerne var ikke så store, de største var ca. 5-6 mm i diameter. Men rigtig mange huller var mellem 1 og 3 mm, og de befandt sig over hele bunden. Men størsteparten af hullerne var ikke "brudt ud" endnu og blevet til blærer. Den flinke sandblæser fortalte mig, at sådan så rigtig mange "bunde" ud, når man kom ind til laminatet. Det tog ca. 1 time at sandblæse hele bunden.

Man kan også vælge at "peele" dvs. høvle af med en dertil indrettet maskine, den vejer ca. 4 kg. Det blev jeg forskånet

for. Bortskaffelse af den brugte sand stod jeg selv for, og her var jeg glad for de udlagte presenninger, som opsamlede langt den største mængde af sand. Jeg var herefter nød til at slibe bunden efter for diverse rester med excentersliber med sandpapir korn 40. Til sidst skyllede jeg hele båden, og de efterfølgende par uger vaskede jeg bunden med en højtryksrensers, for at skylle eventuelle væsker ud af laminatet. Så var det bare at lade vinteren gå, mens båden stod og tørrede ud.

GLEM RENGØRING AF VÆRKTØJ!

Jeg har så her først i april givet bunden 2 gange ren epoxy, forbrug: 3 stk resin/105 hærder af de store (6 kg) fra West System. De indeholder ikke opløsningsmidler og lugter ikke, men der skal arbejdes hurtigt da "bøttetiden" er begrænset inden epoxyen begynder at blive tyk og hærden. Der skal bruges nye ruller og malerbakker mellem hver ny blanding. Glem rengøring af værktøj! Mellem hvert lag har jeg vasket "armine blush" væk (noget som epoxy udskiller, når det hærder) samt slebet den hærdede epoxy med korn 120. Mit tidsforbrug på 2 gange epoxy inklusiv diverse slibning, vil jeg skyde til ca. 16-20 timer. Det største arbejde indtil videre har været slibning af hele bunden efter sandblæsningen.

Pålægning af epoxy er forholdsvis nemt. Den lettere slibning med korn 120 er heller ikke så slem. Efterfølgende vil jeg spartle hele bunden med en epoxy spartel masse. Det kræver nok slibning og spartling et par gange. Nu må jeg se hvordan det går, for der er ingen vej tilbage. Til slut vil jeg lægge nogle lag primer og yderst ny bundmaling.

Jeg ved godt, der er mange meninger og holdninger til, hvorledes man skal gribe "blære problemet" an. Men jeg har altså valgt denne måde og så får jeg at se engang i fremtiden, hvor lang tid der går, inden en ny behandling er påkrævet. Forhåbentlig ikke i min tid!?

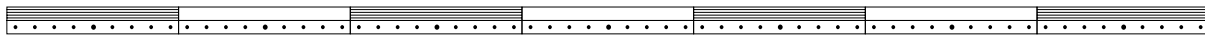


FOTO: CARSTEN CHRISTENSEN

Båden blev overdækket med presenninger fra dækket og ned til jord højde, samt presenninger lagt ud på jorden under båden.



Jeg fik fat på en professionel sandblæser.



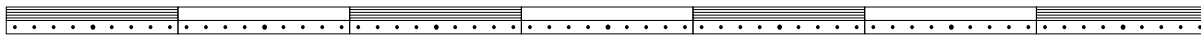
Diverse huller blev blotlagt, og der var mange!



Testslibning.



Efter sandblæsning.



ELASTISK ANSLUTNING TILL SJÄLVLÄNSVENTILEN



Redan några få år efter det att jag köpt min IF-båt, råkade jag ut för ett brott på den ena självlänsventilens axel. Jag kom på hur man skulle göra för att få ut spindeln ur ventilhuset samt lät en person, som visste hur man gjorde, löda fast den avbrutna axelstumpen på spindeln. Både därför att axeln blev något kortare och för att det hela inte blev helt rakt, var jag tvungen att fixa något som gjorde att det gick att använda ventilens förlängningsrör.

Genom att införa en elastisk anslutning till ventilen försvann alla spänningar och böjande moment på den försvagade axeln, vilken har hållit ihop sedan dess.

I SAMBAND MED ATT JAG SJÄLV GJORDE SERVICE på självlänsventilerna, fick jag, när jag satte ihop det hela igen, ett axelbrott på den andra ventilen. Brottet var någon gänga in på spindeln. Eftersom det hela hände någon dag före den planerade sjösättningen, så jag hann inte göra något år detta den våren. Jag stängde helt enkelt till ventilen permanent, vilken man kunde göra utifrån med en skruvmejsel, och seglade därefter hela säsongen med endast en öppningsbar länsventil.

Under tiden hade jag kommit över en begagnad skjutventil av samma typ, från vilken jag kunde plocka spindeln. När jag skulle montera det hela, upptäckte jag att det inte gick att montera ihop det hela utan att applicera visst

”våld”. Jag insåg nu varför det gick så trögt innan. Det var för att förlängningsröret inte var centrerat och därför blev något böjt. Så det blev att införa en elastisk anslutning av samma konstruktion som redan fanns på den andra sidan.

Den elastiska anslutning består i sin enkelhet av en liten bit armerad slang, som lagom passar på ventilaxeln, två slangklämmor samt en liten bit mässingsstång av ungefär samma diameter som ventilaxeln, i vilken man borrar ett hål för saxsprinten. Om man upplever att förlängningsröret sticker ut för långt in i ruffen, kan man kapa det till lagom längd.

Se även artiklar i Medvind 2, 2012 och Medvind 2, 2013

MAREK JANIEC

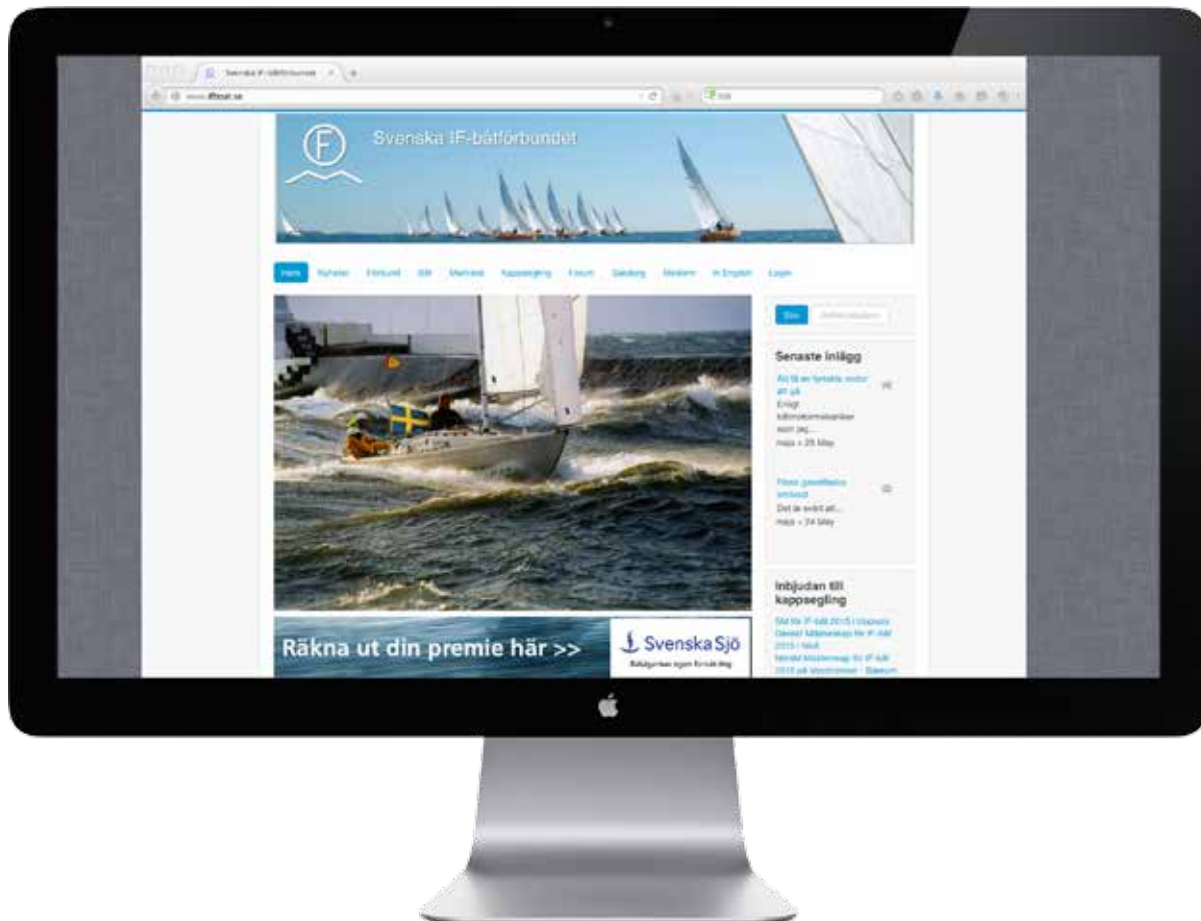
SEGLA PRYDA MARIE I SOMMAR!

PRYDA MARI PÅBÖRJAR NU SIN ANDRA SÄSONG i OIF:s ägo. Planeringen för säsongen är i full gång och målet är att SWE 3149 ska seglas på alla regattor i Stockholm-scupen och på SM. Efter SM hoppas vi att hon cruisingseglas mellan kobbar och skär i Stockholms skärgård.

I skrivande stund (i början av april) är hon bokad under SM, ett par-tre semesterveckor samt under ett par kappseglingar i början av säsongen. Vare sig du vill cruising- eller kappsegla återstår alltså många möjligheter att segla Pryda Mari. Råkar du bo på fel kust har du nu chansen att njuta av Stockholms skärgård under semestern. Ursäkten att du har lång transportsegling till regattorna i Stockholmregionen funkar inte heller längre, Pryda Mari ligger vid bryggan i Gäddviken i Nacka, redo att kasta loss. Bara att komma och segla alltså! På oif.ifboat.com finns uppdaterad information om när Pryda Mari är tillgänglig.

Mejla prydamari@gmail.com när du vill komma och segla!





BESÖK DEN NYA HEMSIDAN PÅ WWW.IFBOAT.SE

IF-båtförbundets webbsida www.ifboat.com fick sin nuvarande utformning omkring år 2006 - 2007 av den dåvarande webmastern Martin Arnsten. Martin slutade som webmaster för några år sedan, men har varit till förfogande, så att vi ändå har kunnat underhålla den gamla sidan på ett rimligt sätt.

Men allt har sitt slut, särskilt i den snabbt föränderliga IT-världen. Det blev efter hand flera driftstopp och delar av sidan slutade helt att fungera. Dessutom var det ständigt krångel med salutorget, speciellt funktionen att sända svarsmail till annonsörerna. Lösningen blev till slut att skapa en ny webbsida med ett nytt, modernt webbverktyg.

För att skapa en mjuk övergång, låter vi den gamla sidan leva kvar under en tid på www.ifboat.com. Parallellt sjösätts en ny sida, www.ifboat.se. Bland annat är diskuss-

ionsforumet redan integrerat och ett nytt fungerande salutorget finns upplagt. Det används redan flitigt av annonsörerna. Hela vår samling av Medvind är överförd, likaså alla resultaten från SM, klassregler med tillhörande dokument, filmer och en del tekniska dokument. Det finns en fullt fungerande sökfunktion. Dessutom är den nya sidan så kallat "responsiv", den anpassar automatiskt sitt utseende på skärmen till olika typer av plattformar.

Den nya sidan är helt fungerande men det kommer att ta litet tid innan allt "matnyttigt" från den gamla blir integrerat. Under tiden uppmanar vi alla att bekanta sig med vår nya plattform och börja använda det nya salutorget.

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
MAREK JANIEC

RENOVERING AV BOTTENSTOCKAR

Kölsvinet behövde en uppfräschning så jag bestämde mig för att slipa rent och måla med 2 lager gelcoatfärg. Vi förvarar mat i kölsvinet och det behövde bli lättare att rengöra och torka ur.

JAG MÄRKTE DIREKT att de två tvärgående skotten eller bottenstockarna som går tvärs över kölsvinet och fäster i skrovet lossnat i skarven mot skrovet. Första tanken var att bara slipa och plasta fast dem, men plywooden i skotten var fuktig, så jag sågade bort skotten med en multisåg efter det att jag märkt upp ordentligt vilken höjd de skulle ha (viktigt för att durken skulle komma i samma höjd som tidigare).

Därefter slipade jag rent med en rondell och raspskiva. Själva slipningen var inte så rolig, hela båten blir full i glasfiberdamm. Jag hade gasmask och täckande klädsel. Hur plywooden kunde vara fuktig begriper jag inte, men antar att det är osmotiskt kraft som gjort detta, det har hänt att det funnits vatten i övre delen av kölsvinet och även i nedre delen. Jag fick i alla fall bort båda skotten och lät torka ordentligt.

POLYESTER LÄTTARE ARBETA MED

Sedan skar jag till distansmaterial och plastade fast med polyesterpackel. Jag tycker polyester är lättare att jobba med än epoxy (glöm inte att ha handskar, glasögon och gasmask om

du ska plasta). Nästa steg var att lägga 7 lager av glasfiberväv i polyester. Jag lade första lagret direkt i spacket och sedan 3 lager vid 2 tillfällen med en slipning emellan. För att undvika att vatten blir stående i kölsvinet, så borrade jag hål och plastade in kabelrör mellan sektionerna.

Gjorde också ett hål där jag drar kablarna till batteriet längst bak i kölsvinet. Batteriet satt från början i akterhacket tillsammans med bensintanken vilket inte är en bra kombination ur brandsäkerhetssynpunkt och dessutom minskar vikten i aktern om batteriet flyttas fram. Därefter återstod bara att måla 2 lager med vid gelcoatfärg. Passade också på att lacka om durken med några lager fernissa.

SNYGGT OCH FRÄSCHT!

Hur blev det då? Det blev både snyggt och fräscht! Att det blev lätt att torka ur och hålla rent i kölsvinet fick vi bevis på under Gäddisregattan när vår fyraårige son tappade totalt två glas apelsinjuice och en tallrik havregrynsgröt rakt ned i ruffen. Kanske är det inbillning men jag tycker att båten går något bättre på kryssen eftersom de tvärgående skotten nu sitter fast i skrovet ordentligt. Det knarrar lite mer från inredningen när vinden friskar i på kryssen och känslan av att skotten nu sitter som de ska är riktigt behaglig och jag slipper fundera mer på det...

MARTIN RUNDSTRÖM, IF 2719



Det främre skottet när jag upptäckte att plywooden var fuktig.



Främre skottet bortsågat. Sista bitarna av plywooden togs bort med hammare och stämjärn. Man ser att översta 10 cm släppt från skrovet.



Distansmaterialet till det aktere skottet före plastning.



Främre skottet innan jag gjort avrinningshål.



FOTO: MOGENS CARREBYE

DM for IF-Både

ARRANGERES 2015 AV NIVÅ BÅDELAUG

🚩 **ÅRETS DANSKE MESTERSKAB** arrangeres af Nivå Bådelaug. Stævnet er samtidig DM for L23. Det er et Åbent DS Danmarksmesterskab for IF-BÅD, der sejles i uge 34 i dagene torsdag den 20. august - lørdag den 22. august. Der vil være registrering og tune-up sejlsads onsdag 19. august, og søndag 23. august fungerer som reservedag. Stævnet er åbent for alle IF-både med gyldigt klassebevis.

Tilmelding foretages elektronisk via IF-klubbens hjemmeside senest 1. august 2015.

Startgebyret udgør kr. 1630, som forudbetales ved tilmelding. Startgebyret dækker også morgenmad og smørselv frokost torsdag-lørdag. IF starter sejlsads indtil dagens tidsfrist. Sejlads tid ca. 75 min. Der sejles 3 omgange på BB op-og-ned bane med forskudt start- og mållinje,

afvisermærke og gate som bundmærke. Der startes ikke i middelvindstyrker under 2 m/s og over 12 m/s.

Nivå ligger 2 timers sejlsads fra Råå og Malmø, så vi opfordrer svenske IF-sejlere til at deltage. Vi regner med at vores altid trofaste svenske venner Marek Janiec fra Lagunen og Johan Winberg fra Raa deltager. Det vil være muligt at placere telte og campingvogne på Nivå havn tæt ved Klubhus og bådene.

Yderligere information fås på IF-klubbens hjemmeside, hvor du allerede nu er velkommen til at forhåndstilmede din båd. Indbydelse om mange andre informationer er allerede tilgængelige på IF-klubbens hjemmeside www.if-klubben.dk.

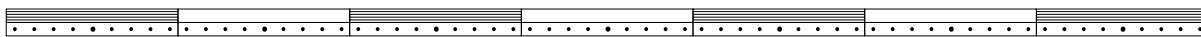


FOTO: BJÖRN HEDIN

VÅGAR DU hissa spinnakern?

Tillhör du de som förknippar spinnakersegling med kappsegling och/eller kaos? Att segla spinnaker är varken svårt eller farligt.

INTRODUKTION

🌈 Vi skall här gå igenom hur du kan ge din IF-båt en fartgivande vitamininjektion och göra seglingen roligare på undanvinden.

Denna artikel beskriver en metod, som ursprungligen härstammar från H-båtseglarna. Det finns andra liknande metoder, t.ex. där man låter fördäcksgasten hissa spinnakern stående vid masten och ta ner spinnakern i en säck hängande i fördäcksluckan. I så fall får man anpassa sin båt för detta med ett särskilt urtag och ett extra låsbeslag på masten. Dessutom får man ta bort skruvlåset på insidan av förluckan, något som kanske man inte direkt önskar i en cruisingsbåt om man vill hålla torrt i förpiken och om man inte vill bjuda in obehöriga till ett förenklat tillträde till ruffens inre.

Dessutom baserar sig denna variant på att man är tre personer ombord. Om man bara är två, får man fördela mittgastens sysslor mellan fördäcksgast och rorsman enligt vad som passar. Dessutom måste man se till att

beslagen för suggor och gajar är lämpligt placerade och att tamparna är tillräckligt långa så att de kan nås av rorsman när denne ska assistera gästen befinnande sig på fördäck.

VAR FÖRSIKTIG FÖRSTA GÅNGEN

När du skall hissa spinnakern för första gången skall du välja en dag med lagom lätt vind. Då händer inget, även om du skulle misslyckas. Men om vinden är för lätt, kan det vara svårt för en nybörjare att få spinnakern att stå stabilt. Så cirka 3-4 meter per sekund är nog lagom första gången.

Det är också en fördel om du tar med dig någon som har gjort det innan. Då kan du få guidning och få reda på vad du gjorde så att det kanske inte blev så perfekt direkt.

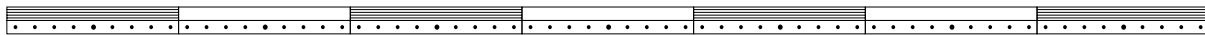
PACKA SPINNAKERN RÄTT

Se till att skaffa dig en spinnakersäck, som kan hängas upp i nedgångsluckan.

Det första man ska göra för att kunna hissa spinnakern utan att den snor sig är att packa den i spinnakersäcken på ett sådant sätt att sidoliken (seglets ytterkanter) inte är snodda.

Ofta har spinnakerns sidolik olika färg, dvs. babordsliket brukar vara rött och styrbordsliket grönt.

När spinnakern är rättvänd i säcken är det röda babords-



liket till vänster och det gröna styrbordsliket till höger. Ta tag i toppen och följ ena sidoliket i handen tills du kommer till nästa hörn. Gör om samma sak för den andra sidan. Om du nu har följt två sidor så är den tredje inte snodd.

Allt detta kan man göra med spinnakersäcken hängande på plats i ruffnedgången och utan att ta ur spinnakern. Bind ihop de tre hornen med en tunn linstump för att förhindra att hornen faller ner och snor sig i säcken. Fallhornet skall vara i mitten.

KOPPLA SPINNAKERN

Se till att spinnakersäcken hänger rättvänd i ruffnedgången. Koppla gajar och fall på läsidan. Fallet fästs till fallhornet (toppen), lägajen till lä skothorn och lovarstgajen till lovarst skothorn. Gajarna skall löpa utanför alla segel, skot, vant och stag etc. från blocken i akter och hela vägen till spinnakern.

SÄTTA SPINNAKERBOMMEN

Innan du hissar spinnakern skall du koppla upphal och nedhal till bommen, lägga i lovarstgajen i bommens yttre fäste och sedan koppla bommen till masten. Eventuellt behöver du inget nedhal, om du har permanent monterade suggor. I så fall ska lovarstuggan sättas an, då denna övertar nedhalets funktion.

Justera spinnakerbommen till horisontellt läge med hjälp av upphalet. Sätt an nedhalet om sådant finns. Om du använder suggor, kontrollera än en gång att lovarstugga är dragen.

Skota in förseglet för hand så att det inte hänger utanför båten. Se till att lovarstgajen inte kommer under förseglets underlik, utan går upp mot spinnakerbommens nock längs läsidan på förseglet.

HISSA SPINNAKERN

Det viktigaste för en lyckad spinnakersättning är att separera skothornen från varandra. Innan du hissar kan en gast därför mata ut lovarsthornt bakom förseglet så att det sträcker sig som en korb på utsidan genuan. Detta görs för att sträcka ut en del av underliket och därmed försvåra att spinnakern snor sig.

Gå lågt i vinden när du hissar och tar ner. Man kan visst hissa och ta ner spinnakern på halvvind, men det är inget som rekommenderas för nybörjare.

Hissa spinnaker samtidigt som du drar ut spinnakern med lovarstgajen tills dess att den kommer fram bakom förstaget och när spinnbommens yttre ände. Ibland behövs det att man puttar fram bommen lite för att hornet skall komma i rätt läge. Dra därefter mer i lovarst tills dess att spinnakerbommen är ungefär vinkelrät mot vinden. Skota spinnakern med lägajen tills spinnakern fyller.

I lätt vind kan du nu ta ner förseglet men för övrigt kan du låta det sitta uppe. Det förhindrar att spinnakern snor sig kring förstaget.

Segla!

MEREK JANIEC
ARTIKELN FORTSÄTTER I NÄSTA NUMMER AV MEDVIND.



FOTO: MOGENS CARREBYE

Sättning:

Gästarna förbereder spinnakersättningen i lä om genua och storsegel. Fördäcksgasten börjar dra fram lovarsthornt mot spinnakerbommens ändbeslag medan mittgasten matar spinnakern framåt.



Besättningen börjar sätta spinnakern. Mittgasten hissar medan fördäcksgasten fortsätter att dra fram lovarsthornt. Rorsman samlar efter hand in slacket i lovarstgajen.



Spinnakern är i topp utan timglas! Fördäcksgasten drar fram det sista av lovarsthornt. Spinnakern kommer att fylla så fort lovarst kommer i rätt vinkel mot vinden och lä blir rätt skotat.

I hårdvind är det riskabelt att gå fram på fördäcket. Då bör fördäcksgasten stanna vid masten efter sättningen av spinnakerbommen. Med litet träning kan man göra alla handgrepp därifrån utan att gå fram på fördäcket.

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

BÅTEN LUKTAR RAPSOLJA. En svag men distinkt lukt. Och den med mycket möda polerade skrovytan är klibbig och inte hal som glas. Vad är det som har hänt? Jo, i år har vi bestämt oss för ett mer miljövänligt alternativ för rubbing- och poleringsmedel. Baserad på rapsolja. Men att det skulle lukta så mycket och bete sig som matolja hade vi aldrig kunnat hitta på.

Jag började fundera lite hur det är med olika oljor och ytbehandling, och det finns till exempel linolja, som används flitigt på inredning och träbåtar. En kollega menade att dessa oljor uppför sig som reaktiva polymerer och kan bilda plastliknande skikt under inverkan av sol och syre. Det kanske kommer att hända med rapsoleringen? Jag håller tummarna...

Nu på tisdag är det sjösättning och det är verkligen dags, om en vecka börjar tisdagsseglingarna på Långe- drag, starten på kappseglingssäsongen! VIF-cupen drar också igång: den börjar med Stora Oset 10 maj och av-

slutas med DM i Hjuvik, vid färjeläget till Öckerö och Björkö. Kappseglingarna som ingår i cupen är en blandning av distanssegling och bankkappsegling, både SRS-baserad med olika båttyper och entypseglingar. Kolla på hemsidan för VIF i fall du är intresserad, det är riktigt roligt!

Förra året startade VIF en ny tradition, en årlig IF-träff någonstans i västkustens skärgård, helgen efter Tjörn Runt. I fjol samlades vi på Rörö, en riktig fin pärla i Göteborgs norra skärgård. Efter semestern, lördagen 22:a augusti kommer vi att ha andra upplagan och hoppas på ett starkt deltagande igen. Vi återkommer med plats och andra detaljer.

Skulle du vara ute och segla på västkusten och det plötsligt luktar det raps? Då är det vi som är i närheten, kolla efter en IF med segelnummer 1702.

Ha en bra vår och sommar!

JOOP SOMHORST, ORDFÖRANDE VIF

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB



ORDFÖRANDEBYTE. Hasse Gilliusson (i mitten) som har skött ordförandesysslan så väl i många år har lämnat över. **Stort tack för din insats.**

Vi har under många år haft lokala kappseglingar med IF som egen klass på flera orter i norr. Det är väldigt roligt att tävla i egen klass med den direkta närheten till konkurrerande båtar. Det är så lärande därför att en bra eller dålig

manöver blir så direkt markerad i fältet av båtar. Besättningen får en ständig indikation på hur segeltrimmandet påverkar den egna båten i förhållande till konkurrenterna. Och så fostrande med närheten, att segla i ett fält med lika snabba båtar där väjningsreglerna är en del av kappseglingen, hela seglingen, ända fram till målgång.

Att kappsegla i LYS är också kul men inte lika fostrande som att kappsegla i egen klass. Flera aktiva kappseglare har "pensionerat sig" så just nu har vi inte förutsättningar för att vara IF-klass i lokala tävlingar. Vi IF-seglare i Bottenhavets IF-båtklubb är utspridda över ett stort geografiskt område. Det här tror jag är en angelägen fråga för vår klubb. Kan vi få till en klass i en kappsegling, kanske ett norrlandsmästerskap, eller gemensamt deltagande i några tävlingar. Ja, det tror jag är en av våra stora frågor. IF-en är en bra båt att segla klass med. Den kräver inte så mycket besättning och den klarar mycket väder. Och det behöver inte kosta skjortan att ha en kappseglingstrustad IF-båt.

Vi har hållit några vinterträffar i Härnösand. En del med storskärm och spännande data-matchracing. Vinterträffarna är också ett tillfälle att passa på att fråga ut våra äldre och erfarna IF-seglare om trimningstips för olika förhållanden.

Isarna har just gått, vårustning och sjösättning är på gång. Nu ska vi ut och segla.

CLAS TJÄDER, SWE 3082,
NY ORDFÖRANDE I BIF

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

DEN GÅNGNA VINTERN I SKÅNE med omnejd blev en av de mildaste i mannaminne. Flera varma och soliga perioder med början redan i mars bidrog till att vårustningen kunde starta tidigare och därmed även sjösättning och riggning. I skrivande stund har många av våra båtar redan tagit sina första segelturer efter vintern.

ÅRSMÖTET

Årsmötet hölls traditionsenligt i mitten av februari, denna gång den 18:e. Den avgående styrelsen omvaldes på alla positioner men utökades och förnygrades med Cecilia, en nytillkommen dam i förbundet, som sedan förra säsongen seglar mittgäst på SWE 829.

Förutom beslut i de obligatoriska och standardmässiga punkterna på dagordningen bestämde man att genomföra två vinteraktiviteter. Den ena var ett besök hos SMHI i Malmö, vilket hade ordnats av vår medlem Markus Nilsson, och den andra en splits- & knopövning med framför allt moderna linor, på Råå, där en medlem av vår styrelse, Johan Winberg, skulle hålla i trådarna. Dessutom beslöts att SSIF skulle sponsra deltagaravgiften för ett föredrag i Sjömätning på Falsterbokanalens Båtklubb, som arrangerats av

”Kvinnliga förebilder i båtlivet”.

KNOP- OCH SPLITS

Johans övning gick av stapeln på eftermiddagen, lördagen den 7 mars. Förutom kursledaren Johan hade åtta intresserade samlats för att få lära sig hur man får till snygga splitsade öglor och ändar på sina tampar och för att få veta litet mer om lämpliga verktyg som gör jobbet enklare och snabbare. Som stöd för de deltagandes minnen delades dessutom ut ett skrivet kursmaterial, ”Splicebook”, från Gleistein Ropes, vilket innehöll en mängd tips och trix för amatörsplitsaren.

SMHI

Vädermodeller och sjöbris

Besöket på SMHI genomfördes den 23 mars på. Vi blev till slut 9 personer efter ett återbud. Platschefen Krister Bengtsson berättade först litet om sin egen bakgrund och de arbetsuppgifter som han och hans arbetskamrater var satta att lösa på Malmöavdelningen.

Därefter följde en liten introduktion av de datamodeller och andra verktyg som man numera använder i SMHI:s arbete. Utgående från den europeiska vädermodellen från ECMWF (European Centre for Medium-

range Weather Forecasts) i Reading i England nära London, använder man en högupplöst HIRLAM (High Resolution Local Area Model) med ett horisontellt rutnät på endast några få kilometer, vilket innebar att man även kan prognostisera vädersystem av mindre utbredning som t.ex. åskväder. Men så detaljerade prognoser blir på grund av vädrets ”olinjära” natur osäkra redan efter bara några få dagar och är inte att lita på i ett längre tidsperspektiv. För korttidsprognoser upp till 12 timmar framåt har man dessutom hjälp av ett antal dopplerradarstationer, både i Sverige, och även i andra delar av Skandinavien och Nordeuropa

Till sist följde en redogörelse för den för seglaren så intressanta sjöbris. Förutom inverkan av uppvärmningen av landmassan, redogjorde Krister för betydelsen av den förhärskande gradientvindens riktning och styrka i förhållande till kustlinjen, vilket kunde både förstärka och försvaga sjöbris. I Öresundsregionen blir dessutom sjöbris betydligt osäkrare och svårare att prognostisera på grund av krokiga kustlinjer och en hel del land på den danska sidan.

MAREK JANIEC

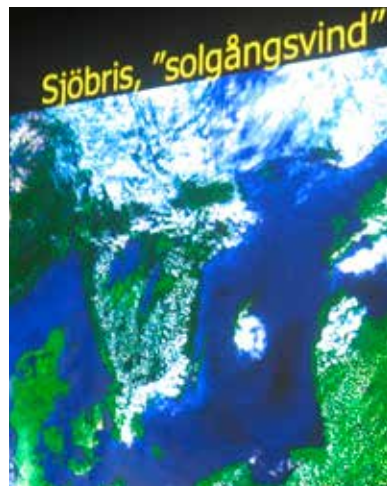
Johan i splitstagen.



Krister förklarar hur Corioliskraften vrider vinden från sydlig till västlig riktning vilket skapar västanvindsbältet.



Typisk sjöbrisdag vid Väst- och Östersjökusten. Briserna har på en del ställen dragit in ett tiotal kilometer över land, ända fram till molnkanten.



B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ



Fabriksny IF-båd!

Fra kr. 239.000,00 sejlklar inkl. moms

Sundén's legendariske IF-båd er ankommet i det 21. århundrede
Optimeret teknik, elegant aptering, moderne materialer

seacamper®

www.seacamper.net seacamper@seacamper.net +49 171 60 59 406

"En bra båt- försäkring ska täcka allt – och lite till"

Anders, kappseglare och medlem i KSSS. En av våra 247 000 delägare.

Ledande specialister på båtförsäkring sedan 1967.
Ägs och drivs av Sveriges organiserade båtägare.



Du som är båtklubsmedlem får många fördelar. Sjöassistans ingår redan i alla våra båtförsäkringar. Men nytt för i år är att vi förbättrat vår mest omfattande försäkring, som ersätter fast försäkringsvärde och utan åldersavdrag för de flesta delar. Från april kan den tecknas även för äldre båtar med ett värde från 100 000 kr. Och det geografiska området för försäkringarna har utökats rejält, utan kostnadstillägg.

Besök www.svenskasjo.se och läs mer om alla dina förmåner, som är möjliga tack vare att vi inte har vanliga aktieägare. Vi ägs ju av oss båtägare!

 Svenska Sjö

Båtförsäkring på mina villkor