

# Medvind

Nr 2 2014

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



PRYDA MARI – I FÖRBUNDETS TJÄNST  
MÖT ANDERS CARLSSON  
FÖRDELEN MED SOLCELLSVENTILATOR

## 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**

KÄJSA LINDH  
KL@THEBIGPLAN.SE

**TRYCK**

EXAKTAPRINTING

**PAPPER**

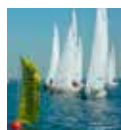
EDIXION

**TYPOGRAFI**

CLEARFACE  
MUSEO SANS  
MINION

**OMSLAGSFOTO:**

PATRIK FAHL



## INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET . . . . .	3
FORMANNEN HAR ORDET . . . . .	4
ÅTTE KJAPPE I LENS. . . . .	5
VELLYKKET KLUBBAFTEN. . . . .	6
KLASSREGLER ETT VIKTIGT DOKUMENT. . . . .	7
FORMANDENS BERETNING. . . . .	8
VERDENS STÖRSTE I DIESELHOUSE . . . . .	9
SPETSA DIN IF-SEGLING, SISTA DELEN . . . . .	10
PRYDA MARI I FÖRBUNDETS TJÄNST. . . . .	14
"SENVÄGEN" . . . . .	16
HUR MYCKET SAGGAR DU? . . . . .	17
INTERVJU MED ANDERS CARLSSON . . . . .	19
FÖRDELARNA MED EN SOLCELLSVENTILATOR . . . . .	20
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB . . . . .	22
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN . . . . .	22
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB . . . . .	23

## 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: 0761-199275  
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

**KASSÖR**

RAGNAR JALAKAS  
TEL HEM: 018-32 48 02  
RAGNAR.JALAKAS@LIVE.SE

**SEKRETERARE**

JOOP SOMHORST  
TEL HEM: 031-24 13 55  
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

**LEDAMOT BIF**

HANS GILLIUSSON  
TEL HEM: 0611-214 71  
H.GILLIUSSON@HOTMAIL.COM

**LEDAMOT OIF**

LARS GRADÉN  
MOBIL: 0706-35 75 62  
POSTLG@HOTMAIL.COM

**LEDAMOT SSIF**

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

**LEDAMOT VIF**

JOOP SOMHORST  
TEL HEM: 031-24 13 55  
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.COM

**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 68  
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 KLASSENVERE-  
NIGUNG  
C/O HARALD WITZEL  
MARKGRAFENSTR. 301  
DE-12105 BERLIN  
TEL: +49 151 54 82 18 80  
OBMAN@IF-BOOT.DE

**HOLLAND**

NEDERLANDSE MARIEHOLM VERE-  
NINGING  
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

 **DEN FÖRSTA IF-BÅTEN HAR GJORT** sin sista seglats. Den gick från Segelsällskapet Gäddviken (SSG) i Nacka till Sjöhistoriska Museets lokaler i närheten av Vasavarvet. Där kommer båten att läggas upp i en utställningshall, för allmänhetens beskådande och beundran. Dessutom pågår insamling av dokumentation kring IF-båten, och detta tillsammans med båten kommer nu att bli en del av den svenska nationella historiebegrivningen. IF-båt SWE 1 har under de senaste åren ägts och seglats av Stene Bruno, tillika hamnkapten på SSG. Då Stene under den sista tiden inte längre har haft någon användning för sin "Etta", har han beslutat sig för att sälja den till Sjöhistoriska Museet.

Förutom att båten har använts av Stene personligen, har han även lånat ut den till ungdomssektionen i SSG, som använt båten för utbildning av sina ungdomar på segelsällskapets sommarläger. År 2013 deltog även båten i SM-seglingarna i Nynäshamn med ungdomar från SSG som besättning.

Samtidigt som detta pågår, finns det planer på nyproduktion av IF-båten. Peter Grönlund från Berlin, som se-


dan länge sålt reservdelar till båten och rekonstruerat gamla IF-båtar, har slutit ett avtal med upphovsrättsinnehavaren Jörgen Sundén om att tillverka nya IF-båtar.

Här måste man välja inriktning mot antingen kappseglingsbåt eller crusingbåt. Om kappseglingsbåten ska kunna tävla tillsammans med våra befintliga båtar, måste den uppfylla de av IF-båtförbundet och IFRA ställda kraven i klassreglerna. Bland annat ska förbundet godkänna alla former och pluggar, material och uppbyggnad. Crusingbåten, däremot, kan byggas mycket bättre än kappseglingsbåten med moderna material och nya tekniska lösningar.



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

## SHORT IN ENGLISH

 **THE FIRST IF-BOAT HAS** made its last cruise. This was from the premises of the Sailing Society of Gäddviken (SSG) in Nacka near Stockholm to the National Maritime Museum's premises near the Vasa shipyard. There the boat will now be placed in an exhibition hall for public view and admiration. In addition, there is an ongoing collection of documentation tied to the IF-boat, and this together with the boat itself will now become a part of the Swedish national history.

The SWE 1 has during the past years been owned by Stene Bruno, who is also the harbor master of SSG. As Stene nowadays no longer has any use for his "Number One", he has decided to sell it to the Swedish National Maritime Museum.

Besides that the boat has been used by Stene personally, he has also lent it to the youth section of the SSG, who have used the boat for youth education in connection with the

club's summer sailing camps. In 2013 the boat also participated in the National Swedish Championship with crew consisting of youths from SSG.

While this is going on, there are raising plans for new production of IF-boats. Peter Grönlund in Berlin, which has already for a long time been marketing spare parts and reconditioned IF boats, has signed an agreement with the copyright holder Jörgen Sundén about building new IF boats.

The newbuilding project may aim either towards a racer or towards a cruiser. If towards a racer allowed to compete with our existing boats, it must meet the Swedish IF-boat Association's and IFRA's requirements of the class rules. Among other things, the Association shall approve all moulds, plugs, materials and structures. A cruiser model, however, may be built much better with modern materials and new technical solutions.

# Formannen HAR ORDET

🌀 **EN NY SESONG ER I GANG.** Vi kan igjen se frem til mange og hyggelige opplevelser med vår kjære IF.

Årets båtpuss har forhåpentligvis gjort henne enda flottere og vi kan være stolte av å eie fjordens vakreste kjølbåt. Den er solid bygd og den er lett å holde pen om man spanderer noen timer med rubbing og polish. Er vi flinke med vedlikeholdet har vi en båt som holder i mange år. Husk at på de svenske IF sidene ligger alle numrene av Medvind hvor det er artikler som omhandler vedlikehold av båten fra A til Å. Du finner linken på ifklubben.no.

Vinterens aktiviteter har bestått av årsmøte i november hvor sittende styret ble gjenvalgt. I tillegg har vi hatt en klubaften på Horgens Sportsbar med middag og OL seiler Peer Moberg holt et foredrag med tema: Hordan komme først til kryssmerket samt start og planlegging. Oppmøte med over 30 tilstede viser at tema var av stor interesse. Du kan lese mer om dette i egen artikkel i dette nummeret. I tillegg har Bærum seilforening hatt regelkveld med Thomas Kresse - vår internasjonale dommer – som tok oss igjennom de viktigste reglene.

Medlemstallet i klubben holder seg stabilt på ca 125 medlemmer spredt over hele landet. Medlemsavgiften er nå sendt ut på mail så vi ber alle sjekke sin epost evt. søppelpost om du ikke har mottatt denne. Interessen for regat-

taseiling er økende og de to siste sesongers trend har gjort IF-en til en av Norges mest aktive kjølbåtklasser. Ønsker du å prøve deg på regattabanen, men trenger litt hjelp – ta kontakt med styret. Vi har ordninger som hjelper deg ut på banen og gir deg en god og trygg opplevelse.

I fjor innførte NSF NOR rating måling som erstatning for LYS. Styret har bestilt måling av IF-en slik at regattaseilere som ikke seiler entype kan stille i de lokale regattaene med riktig målbrev på båten. Så snart dette er klart vil vi legge det ut på klubbens hjemmesider.

Forøvrig minner vi om våre hjemmesider som er blitt veldig «levende». Her kan man følge alt som skjer av aktiviteter fra uke til uke. Har du noe du vil dele med oss andre, benytt våre hjemmesider. Her kan alle skrive innlegg å være delaktig i utviklingen av våre sider.

Med ønske om en flott sommer!



Robert Bay, formann  
Norsk IF-båtklubb

## IF-KLUBBEN – EN AKTIV OG DYNAMISK KLUBB

🌀 Hvordan skal man måle en klubbs dynamikk? Hva gjør at den stadig er aktuell og fornyer seg? Hva gjør at man kan si at en klubb er populær? Må man ha en fanklubb eller tilhengerskare som en fotballklubb?

Jeg tror at den beste måten å måle det på er gjennom medlemmene. Hvordan utvikler medlemsmassen seg? Er det stabil? Er den synkende? Er det over tid en tendens mot at det bare sitter igjen "gamle gubber" i klubben? Jeg tror at klubbens styrke ligger i to forhold:

En tidløs båt som kan seiles av alle og som oppfattes som utfordrende og seile for både ung og gammel. En aktiv klubb med et godt miljø og mange aktiviteter på planen som appellerer til alle.

Seilere er kanskje ikke som andre idrettsutøvere? Vi driver en sport som ikke har en begrenset arena, Nei – havet er vår arena og det er stort og varierende! Det betyr at det ikke er så lett å ha tilskuere eller en heiangjeng. Så vi må være vår egen heiangjeng og det skjer gjennom at vi heier på hverandre! Jeg tror – og håper – at det er naturlig for IF-eiere å være medlem av klubben. Og dynamikken kan enkelt illustreres ved medlemstilgangen over årene. Selv om det er noen som

forlater klubben av forskjellige årsaker, er det en stabil tilgang på nye medlemmer, noe som denne oversikten viser: I denne perioden har det i gjennomsnitt vært en tilgang på 15 nye medlemmer med stor spenn på aldersgruppene. I 2014 har vi allerede fått to nye medlemmer. Noen er også blitt medlem uten at de har IF! Det er selvfølgelig en glede å se dette, men samtidig må vi ikke glemme at klubbens styrke ligger i dets medlemmer og vi håper å se mange nye seilere både på regattabanen, våre samlinger og ellers på fjorden generelt! Og at vi tar vare på og støtter hverandre for en enda større seilglede. Så IF-klubben ønsker alle medlemmer, både nye og gamle, mange gode stunder med sin IF!

MORTEN MERO  
KASSERER/ NOR 77







**Rormann Jan Christian Jørgensen og broren Bendix har seilt IF sammen i 35 år. Brødrene vant NM for IF i 2009 og 2010, og er blant topp fem på rankinglisten til IF-klubben hvert år. De har ingen planer om å gi seg med regattaseiling.**

AV HILDE THORESEN

# Åtte kjappe i lens

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

Jeg var 7 år. Vi hadde en BB11 som jeg seilte både i Oslofjorden og ved hytta på Rødtangen på Hurum om sommeren. BB11 var en populær regattabåt på slutten av 1950-tallet. I regattaene ved Høyerholmen i Oslofjorden kunne det være over 50 påmeldte båter. Det var faren min som inspirerte meg til å begynne med seiling.

## *Hvorfor seiler du IF?*

Jeg har hatt flere typer båter. Etter BB11 hadde vi både en Yngling og en Knarr. I 1978 byttet vi ut Knarren med en IF. Vi ønsket oss en turbåt og IF var på den tiden en romslig familiebåt. Vi kunne feriere med IF-båten i ukervis. I 2002 byttet vi ut den gamle IF-båten med en nyere, som vi har fortsatt.

## *Hva er det beste og det verste med IF'en?*

Det beste med IF'en er at det er en entypeklasse. Vi bruker båten utelukkende til regatta og liker at det er en egen klasse. Det verste er kanskje at det er lavt under taket i kahytten. IF'en er også ganske håpløs å styre når den går for motor.

## *Hva er din favoritt-ting om bord?*

Vårt digitale kompass som vi blant annet bruker i forbindelse med starten, og til å få med oss vindskiftene på regattabanen.

## *Hva er din beste og verste regatta-opplevelse?*

Den beste opplevelsen var da vi vant NM i 2009 og feiret på restauranten på Lille Herbern etterpå. Vi svidde av noen tusenlapper da. Det verste var nok da roret knakk rett av under

runding på en onsdagsregatta. Plutselig satt vi med rorkulten i hånda. Da var det bare å få på motoren og komme seg til land.

## *Hva synes du om IF-miljøet?*

IF-miljøet er helt strålende. Vi har vært heldige med lederne av IF-klubben. Jeg har sett og ser at de jobber mye og holder liv i klubben. Det skal vi være glade for.

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

Vi finner alltid noe å øve på. I år skal vi trene på runding ved lensemerket. Målet er å bli enda bedre på å holde farten gjennom runding og vinne høyde etterpå. Starten er også noe vi jobber med hvert år.

## *Har du en IF-båt om 5 år?*

Det har jeg nok. Vi beholder IF-båten så lenge vi orker å seile regatta. Og vi har ingen planer om å slutte på mange år ennå.

### **NOR 160**

**Navn:** Jan Christian Jørgensen

**Alder:** 65

**IF-eier siden:** 1978

**Planlegger å:** delta følgende regattaer i 2014: IF-serien, NM, Kongens serie og Færderseilasen

**Fast mannskap:** Bendix Jørgensen 61 år.

# Vellykket klubbaften

MED FOREDRAG AV OL-SEILER PEER MOBERG

**Klubbens medlemsaften ble avholdt med veldig godt oppmøte og topp stemning. Før aftenens attraksjon fikk vi god anledning til å samles til hyggelig sosialt samvær og middag og godt drikke. Betjeningen på Horgans tok vel imot oss og bidro til en flott kveld for nærmere 30 deltakere. "Vær godt forberedt!"**



Peer og hans sønn kom med et spennende foredrag. Peers gode humør og sterke engasjement for norsk seilspport var godt synlig. Seilfaglig sett var dette en «høydare» ettersom han klarte å forklare mange situasjoner på regattabanen på en god og enkel måte – samtidig som han hele tiden spekket det med eksempler på hva som skjer om en gjør det ene eller andre valget fra start til mål.

Peer påpekte at en bør starte regatta forberedelsene før en går på vannet ved å sjekke at du har det riktige utstyret, klargjort og i stand. At du har sjekket værmelding og strømkartet og lokale seilere om du ikke har konkurrert i samme område før. Mentalt bør en bli enige om bord ift. Hvor en legger listen. Mentalt sett er det viktig å være tidlig ut og helst seile ut til start og at alle i mannskapet er helt informert og ikke minst ærlige om hva de kan og ikke kan.

Han anbefalte videre å lage en arbeidsbeskrivelse for hver av posisjonene om bord.

## FRI VIND

Når du er kommet til startområdet anbefaler han å teste banen så langt tiden rekker og sjekke startlinjen ift vind og retning. Kjør gjerne en krysstest fra ulike deler av linjen. Planlegg og resoner i felleskap med mannskapet – bestem dere for hvor mye dere vil risikere ift å velge taktikk i startfeltet.

Han delte linjen i 3 vanskelighetsgrader – hvor start fra styrbord ved startbåten var den enkleste varianten og mid-



ten 2 og babord merke vanskeligst. Observer hele tiden og vurder om andre går fortere enn deg på startfeltet.

Oppsummert var hans vurdering at en god start var opp mot 70 % av en regattaplassering. Hans mantra var «Fri vind» – spesielt ift IF som er tung og hvor det koster å slå seg fri. En an-

nen hovedregel var at «Jo lenger man seiler mot babord i fri vind, jo lettere blir resten av kryssen. Igjen er det veldig mye god informasjon i så se hvor de beste og evt. lokale seilere drar. Han anbefalte at en ble enige om en plan for hele runden.

## GJØR ALDRI NOE UTEN GRUNN!

Peer var særlig opptatt av en ting: «Gjør aldri noe uten grunn!» i betydningen av at en bør ha diskutert og resonert før en endrer kurs eller plan. Opp mot kryssmerket anbefaler Peer å ikke stå hele layline inn da det var vanskeligere å treffe optimalt uten en del flaks.

Derimot ville det være klokt å ligge noe lavere enn merke for komme inn med et passe kort slag fra babord opp mot merke og stå over feltet slik at en slapp fisevinden som alltid strekker seg lenger enn du tror. På lensen var det viktig å huske at mange båter tvinger vinden ut på sidene av feltet og at en ved å velge dette ville få bedre fart.

På samme måte ville en tjene på å ikke komme tett opp i andre båter på lensemerke og heller la dem komme fort forbi enn å dekke dem som innhentende båt – det siste taper dere alle på.

Foredraget ble avrundet med et lite innblikk i arbeidet som gjøres på landslaget og alt det spennende som skjer der for å få flere seilere opp på internasjonalt toppnivå.

KRISTEN THORP



# IF-BÅTENS KLASS- REGLER – ETT VIKTIGT DOKUMENT FÖR TÄVLINGSSEGLAREN **Klassregler**

**Klassreglerna är till för att styra mot att alla IF-båtar som tävlar mot andra IF-båtar, ska göra det på lika villkor. Så klassreglerna är en förutsättning för rättvis entypskappsegling och för att vi ska kunna segla våra nationella mästerskap.**

**K** KLASSREGLERNAS FILOSOFI ÄR ENKEL och borde vara lättförståelig för alla seglare. De är så kallade förbjudande klassregler. Definitionerna på objekt och uttryck som är skrivna i fet stil finns definierade i Redskapsreglerna (RSR). Objekt skrivna i kursiv stil finns definierade i Kappseglingsreglerna (KSR).

## FÖRBJUDANDE KLASSREGLER

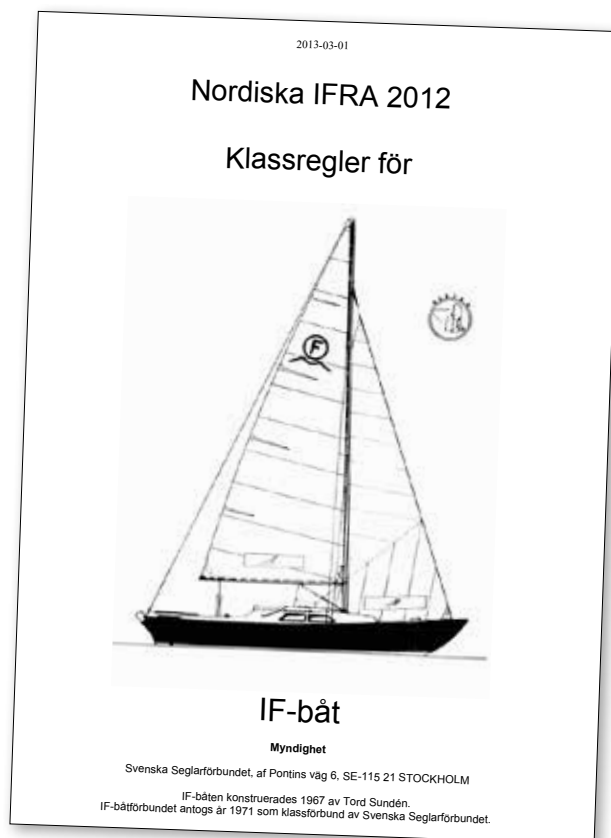
Förbjudande klassregler innebär att allt som inte står nämnt som tillåtet är förbjudet. Man utgår alltså från en standardbåt, som den befanns vara när den levererades en gång från Marieholm. Man får sedan bara göra de förändringar som är angivna som tillåtna. Att något inte står nämnt i klassreglerna betyder alltså inte att det är tillåtet. Detta är en alltför vanlig missuppfattning, även bland tävlingsseglarna.

RSR, som även finns som en bilaga i den tryckta svenska utgåvan av KSR, är ett dokument som innehåller definitioner på sådant, som är gemensamma för en segelbåt, oberoende båttypen. Man vill alltså tala om samma sak. Men det innebär inte, att man måste använda definitionerna slaviskt i klassreglerna. Man kan skapa egna definitioner genom att till exempel utgå från det definierade uttrycket i RSR och sedan göra undantag från eller tillägg till RSR:s definition.

Ett sådant exempel är definitionen på IF-båtens vikt. I våra klassregler utgår man från RSR:s definition av båt men gör därefter undantaget ”exklusive segel och lös utrustning”. När IF-båten vägs, ska den alltså vara tömd på segel och all utrustning som man kan bära med sig. Notera här att durkar och luckor inte är att betrakta som lös utrustning utan tillhör inredningen och får därför vara med när man väger båten.

## FELTOLKNINGAR

Några exempel på feltolkningar och missförstånd går att finna i Patrik Erlandsson för övrigt utmärkta artikel med titeln ”Spetsa din IF-segling” i förra numret av Medvind.



Det ena jag upptäckt finns under rubriken ”Roder”. Patrik har, verkar det som, spacklat upp skarpa kanter på rodrets akterkant. Men i klassreglerna står det att det bara är tillåtet med reparationer som inte ändrar rodret form. Roderbladets bakkant är från början avrundad med radien minst 5 mm, och det måste den fortvarande vara efter en reparation. Men en vass kant betyder i princip att kantens radie är oändligt liten.

Det andra handlar om riggens vikt. Det som är angivet i klassreglerna är mastens vikt exklusive rigging och spridare. Denna vikt kan alltså inte påverkas genom att minska vikten på riggingen. Det man får göra i så fall är att plocka bort fast monterade beslag, som inte är obligatoriska, eller lanternor från masten.

Inspirerad av Patriks artikel och egentligen som en utvikning från detta ämne passade jag på att väga min mast i samband med året sjösättning. Masten, en guleloxerad Proctor från 1971, vägde 41 kg inklusive all rigging och vantskruvar. Frågan är nu hur mycket man kan minska vikten och dess inverkan på det krängande momentet genom att minska dimensionerna på till exempel toppvanten från mina 6 mm diameter till tillåtna 5 mm.

Jag beräknar att ett 6 mm toppvant väger cirka 1,6 kg styck och ett 5 mm dito 1,1 kg. Viktminskningen blir alltså cirka 1 kg för ett par vant. Tyngdpunkten för vantet ligger på halva vanthöjden, vilket blir cirka knappt 4 meter över däck, så gästen måste alltså kompensera detta med cirka 4 kg extra på kanten.

MAREK JANIEC, TEKNISKA KOMMITTÉN

# Formandens

## BERETNING 2013-2014

**Jeg har gravet lidt i mine gamle papirer og fundet ud af, at International Folkebådsklub blev startet i 1969. Navnet blev ændret til IF-klubben, da vi blev godkendt som klassebåd. Derfor afholder vi i dag vores generalforsamling nr. 45.**

**GENERALFORSAMLINGEN BLEV** i 2013 afholdt i Hvidovre Sejlklub. Vi genoptog hermed traditionen, og jeg ved ikke hvor mange gange klubben har lagt lokale til, men det er blevet til mange. Tak til Hv.S. for det. Resultatet af valg til bestyrelsen var, at vi kunne fortsætte uændret. Det betød, at de sager, vi havde gang i, kunne fortsættes.

Vi har som tidligere år afholdt 5 bestyrelsesmøder. På møderne har vi haft både sjove og kedelige ting på dagsordenen. Til de kedelige hører økonomien, og det har krævet mange kræfter, men vi har fået et pænt resultat. Vi endte med en lille medlemsfremgang og kom i efteråret op på 136 medlemmer. Desværre er det ikke lykkedes os i år at få alle til at betale deres kontingent inden forfald. På nuværende tidspunkt er der 122 betalende. Med hensyn til kontingenter og medlemslister vil jeg takke for det gode arbejde, der er udført.

Et andet og lidt mere spændende arbejde er vores vedtægter. Ifølge de nuværende har kun medlemmer med gyldigt klassebevis stemmeret i forbindelse med ændring af klasseregler.

Sådan, mener jeg, det har været siden IF'eren blev godkendt som klassebåd af Dansk Sejlunion tilbage i 70'erne. I årenes løb har DS ændret betingelserne for klassebevis. Først skulle vi betale hvert andet år - og nu hvert år - for at have et gyldigt klassebevis. Resultatet er, at vores klassebevis er gyldigt fra ca. medio april og året ud. Der er derfor ikke tvivl om, at der i nogle år er vedtaget klasseregler på generalforsamlingen i marts uden at der forelå et gyldigt klassebevis hos de, der stemte. Jeg beder derfor generalforsamlingen ved godkendelsen af denne beretning at acceptere tidligere godkendte klasseregler.

### KLASSEMÅLER

Henrik stopper sit arbejde som klassemåler. Der skal derfor findes nye. I samarbejde med D.S. arbejder vi på en



nemmere måde at kontrollere bådene på. Tak til Henrik for det store arbejde han har udført i mange mange år.

### VEDTÆGTER

I forbindelse med klubbens vedtægter har vi været i kontakt med D.S. om ændringer af disse - mere om dette senere i aften.

### AKTIVITETER

DM sammen med L23. Hovedbegivenheden var naturligvis DM, som i 2013 blev afholdt i august af Stubbekøbing - og Bogø Sejlklub. Vi sejlede fra Stubbekøbing Havn. Der var lige anmeldt nok både til, at det kunne blive et officielt DM. Desværre indløb afbud pga. sygdom (D286), men Arvid var hurtig og fik sikret dispensation fra D.S. således, at stævnet blev et officielt DM. Desværre kom den udlovede genua fra North Sails ikke i spil, da betingelsen for dette var 15 deltagende både. Det var gode sejladser. Der deltog to svenske både. Danmarksmester blev Thorbjørn i D312 fra KAS. 2. Jesper i D135 fra FREM. 3. Preben i D69 fra KDY Rungsted.

### KOMMENDE DM'ER

DM bliver i år afholdt 3.-6. juli af SGS i Mosede Havn. Det kan her nævnes, at vi håber på flere udenlandske deltagere, herunder tyske og svenske både, selvom SM afholdes i samme periode.

DM i 2015 afholdes af Nivå Sejlklub, tilsyneladende i August og igen sammen med L23'erne.



På nuværende tidspunkt har vi ikke arrangør i 2016. Forslag til arrangør eller tilbud fra sejlere efterlyses.

### VINTERARRANGEMENT 2014

I år bød IF-klubben på besøg og rundvisning i B & W Museet: Dieselhouse. Vi var 23 deltagere. Det blev en spændende dag blandt maskiner og modeller af samme. Den store dieselmotor, som oprindeligt var planlagt som en del af Københavns energiforsyning, blev startet. Den var sidst i aktiv tjeneste ved det store strømnedbrud i 2003, men blev taget ud af drift i 2004. Efterfølgende frokost for egen regning på det nærliggende Fisketorv. Et godt arrangement, men der var plads til flere deltagere.

### NORDISK IFRA

Mødet blev i lighed med sidste år afholdt i Göteborg. Vi havde i bestyrelsen drøftet udgifterne i forbindelse med dette møde, da vi syntes, det tog en stor del af indtægterne. Vi har drøftet om et møde på nettet var en mulighed. Vi besluttede dog at deltage ved fysisk tilstedeværelse også i år.

Mødet var den 16. marts og Henrik og jeg deltog. På mødet blev der drøftet klasseregler. Danmark sejler efter 2007 regler – med nationalt tillæg. Norge sejler efter 2012 regler – med nationalt tillæg. Sverige sejler efter 2014 regler.

Norsk mesterskab afholdes 13.-15. august i Oslo Fjord. De håber på 30 tilmeldte både. Der er mulighed for lånebåde. Svensk mesterskab afholdes 4.-6. juli nord for Göteborg. Medlemstallet virker stabilt i klubberne.

### ELEKTRONISK FORMIDLING

Foruden vores hjemmeside, som passes af Arvid, er der også det Nye IF-forum. Det er meningen, at det skal være en åben debatside. Indlæg modtages. Norge har en tilsvarende side på Facebook.

Til slut vil jeg gerne sige tak til alle, som har været med til at støtte klubbens arbejde i det forgangne år. Husk, at bestyrelsen også i år vil være glad for jeres tilbagemeldinger om køb, salg og andre nyheder eller lokale aktiviteter. En særlig tak til Didier, som vi desværre må sige farvel til, da han flytter. Didier har gjort et stort arbejde, som arrangør af vores fællesaktiviteter på land.



*Niels Flandrup, formand  
Dansk IF-båtklubb*

### VINTERTRÆF HOS

## VERDENS STØRSTE I DIESELHOUSE

🔧 **SÅ LØD FLØJTEN! UNDER HVÆSEN OG DUMP** rumlen satte de meterhøje og tonstunge stempler sig i bevægelse og langsomt kom denne kæmpe af en dieselmotor op i fart. Alle 23 medlemmer fra IF-klubben stod i første sals højde og mærkede det i kroppen, og fascinerede så vi på. En vældig kraftudladning i larm og varm diesellugt, midt på den enorme motorblok stod en skikkelse, som var det på en svalegang i et højhus. Det var dagens konferencier. Han fortalte et stort publikum via sin mikrofon, hvad det var, der foregik her for øjnene af dem og også historien bag den 82-årige dieselmotor; den største i verden i adskillige år. Sidst den var i brug var for blot 10 år siden, da et el-udfald fra Sverige gjorde det nødvendigt at indkalde den gamle B&W kæmpe, så den kunne redde strømmen til københavnerne.

Efter lyd- og lugtopplevelsen fik vores lille gruppe en fin rundvisning i bygningen. En pensionist og tidligere ansat fra B&W motorfabrik fortalte med stor entusiasme og klædelig stolthed om fabrikkens udvikling af motorer fra slutningen af 1800-tallet og frem til i dag og om det banebrydende dieselmotorskib, Selandia, fra 1912. En teknologisk udvikling som B&W maskinfabrik var førende indenfor på verdensplan. Nu er fabrikken overtaget af Man Diesel, og B&W er blevet historie. På Dieselhouse er der inspi-

ration at hente for unge mennesker til at tage en teknisk uddannelse, og det er da også et af formålene med dette oplevelsescenter.

I blæst og grå januar kulde forlod vi H.C. Ørstedværket og sluttede dagens program på Fisketorvet øverst oppe med flot udsigt over Københavns Havn. Her fik vi brunch og en god snak om vores skiv, som også vi kan fortælle om med stolthed og entusiasme.

BO GARNY, DEN 65



# Spetsa din IF-segling

SISTA DELEN OM FÖRBEREDELSE  
– FORTSÄTTNING FRÅN MEDVIND NR 4 2013

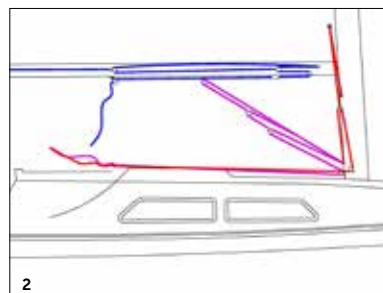
**Patrik Erlandson arbetar som segelmakare på North Sails och har hunnit designa segel till båtar av alla storlekar, från optimist till Volvo Ocean Race och America's Cup. Bland seglingsmeriterna finns ett dussin SM-medaljer i olika entypsklasser och havskappsegling. Högst värderade är förstas ett brons, två silver och två guld i IF-SM sedan 2008.**



**VI FORTSÄTTER ATT TITTA** på redskapet, vår klassiskt vackra IF-båt. Förra gången hann vi komma in ett stycke på storsegelkontrollerna. Här fortsätter vi med dessa och avslutar till sist med kontrollerna för försegel och spinnaker.

## KICKEN

All utväxling ligger mellan bom och mastfot. Jag har använt en skaskadutväxling för att minimera friktionen. Linorna består av 5 resp 4mm spectra kärna, vilket gör kicken mycket stum. 8:1 gångers utväxling. På sista biten av haländan har jag trätt på ett extra hölje för att det ska bita i råttan och bli skönare att hålla i. Fig 1-2.



## UTHALET

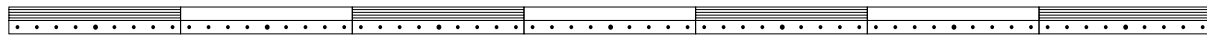
Första utväxlingen sker redan innan den går in i bommen för att minska krafterna på utrustningen. Numera har jag gjort ett nyckelhålsformat hål i bommen, i stället för den lilla bygeln på bilden. En knut på uthalslinan stoppar jag in igenom "nyckelhålet". Då får jag alltid samma läge och det underlättar mycket när man trär i eller ur segel. Fig 3.

Linan växlas sedan ner fyra gånger inuti bommen, vilket ger 8 gångers utväxling totalt. Längst fram på bommen kommer linan ut genom ett infällt block och bryts sedan omedelbart akterut. På undersidan av bommen sitter sedan en hederlig Clam Cleat i aluminium. Linan går igenom denna och fortsätter genom ett brytblock längre akterut. Den lösa änden tas sedan upp av en gummilina som straffas akterut.



Jag kan sedan med en hand, från relingen, på kryss, under full skotning, sträcka uthalet. För att slacka behöver jag komma lite längre fram

för att hämta linan för om brytblocket, sedan sitter jag ut igen och kan helt kontrollerat slacka tills djupet i stor-seglet är perfekt! Fig 4 & 5.



## AKTERSTAG

All utväxling av akterstaget sker innan akterstaget går ner i båten. Här ser man att det är 16:1 i en klassisk kaskadutväxling (inga dubbel- eller trippelblock alltså). Fig 6. Den tunna blå-aktiga linan fortsätter sedan ner under däck till vardera sidan av sittbrunnen. Jag har valt att ta ut linan nedtill genom sitt-

brunnsbänkarna för att inte få in vatten inuti båten och slippa ha kantiga beslag på sittbrunnskanten. Linan går sedan diagonalt upp mot relingen genom en rätta på akterkant skotbalken.

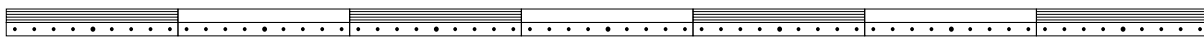
För att alltid ha både skotvagnslinan och akterstagslinan inom räckhåll har jag trätt linorna igenom varsitt litet hål i sittbrunnsargen med en stoppknut

på insidan. Inga vassa beslag att göra sig illa på och jag hittar alltid linorna utan att titta efter dem. Haländen på akterstagslinan som kan bli ganska lång samlar jag upp med en gummicord på insidan för att minska trasselrisken i brunnen.

Fig 7 & 8.







## FÖRSEGEL

Jag har alltså ingen vinsch eller avlastare till genuafallet utan enbart en stabil råtta i aluminium. Oftast är det vinschen i sig som gör att det blir tungt så lika bra att göra sig av med den. Alla fabrikat på skoträtter håller inte för genuafallets last, men den Harkenrätta jag har är gjord i alumi-

nium (inte kolfiber!) håller bra och är samtidigt lätt att lossa och låsa. Ser jag bara till att fockcunningham och genuaskot är lossade när jag hissar blir det aldrig tungt.

IF-segling skall inte behöva vara en kraftsport. De flesta moment går att göra hanterbara genom rätt utrust-

ning eller rätt teknik. Om det är tungt eller svårt slutar det med att man drar sig för att utföra trimändringen, och då är man inte snabb på kappsegling eller har det bekvämt under familjesegling!

### GENUA VINSCH

Jag har en (onödigt stor) ingjuten förhöjning på rufftaket för att skottet inte skall ligga mot sprayhoodskenan för mycket. Råttan sitter uppe på rufftaket för att man fortfarande skall kunna sitta lutad mot skottet. Fig 9.

Det röda är spinnakerskottet för att få en bra arbetsvinkel. Skotskenan är placerad enligt trimguiden mitt emellan relingen och ruffsidan. Jag har valt en liten låg "jolleskena" som räcker gott



och väl. Den yttre skenan har jag tagit bort för den behövs aldrig. Det blir



både snyggare och färre saker att slå barfotatår i. Fig 10.

## SPINNAKER

Spinnakerfallet låser jag inte på rufftaket, utan jag har lett ut fallet på mastens styrbordssida 2.20 m över mastfoten och har monterat en aluminiumrätta strax därunder. Då kan fördäckaren själv hissa spinnakern snabbt och med

perfekt arbetsställning. Spinnakern blir tung att hissa först när den fyller. Se till att den inte gör det, dvs släpp i läskotet och låt den fladdra, tills den är i topp. Det är snabbare och säkrare. Även på spinnakern har jag enbart en

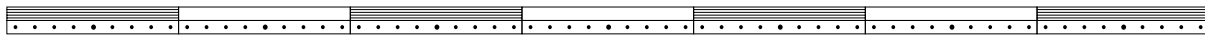
ensam Harkenrätta som håller utan problem. För att undvika missöden, som att bränna sig på ett rappande fall, är det en god idé att alltid hissa med fallet igenom råttan, så att den alltid är låst mellan varje tag.

### SUGGOR

Placeringen av råttorna till spinnakersuggorna är helt beroende på vem som gör vad i gippar osv. Hos oss sköter jag som rorsman dessa varför jag har placerat dem ur vägen när man hänger men inom räckhåll då jag står bakom storskotskenan. Den flata ytan där genua vinschen satt som original är INTE till för att skruva beslag på! Där är ju bästa platsen att sitta. I andra änden av suggan sitter ett litet lätt block och leds genom ett block som är fäst ca 20 cm akter om röstjärnen. Fig 11.







### SPINNAKERSKOT

Jag vill ha spinnakertrimmaren i en bra arbetsställning längst fram i sittbrunnen. Då kommer denne ur vägen vid manövrar och har full kontroll över spinnakern i gipparna. Man måste kunna sköta både lä- och lovartskot och snabbt kunna låsa det ena skotet.

Liksom de flesta linor ombord rullar de enklare genom blocken ju tunnare de är. Lätta spinnakerskot hjälper också till att få spinnakern att flyga vid lägre vindhastigheter. Jag har därför skalat av höljet de första fem metrarna i vardera änden av



skotet. Hela skotet är 25 meter långt och går i en slinga från styrbord- till babordshorn. Att slippa ändar i sittbrunnen minskar trassel och knutar

och jag kan alltid fiska upp läskotet sittandes på lovartskanten genom att följa det bakifrån. Fig 12 & 13.

### HÖLSTER

Jag förvarar spinnakerbommen i ett tyghölster på styrbordssidan av storsegelbommen. Bommen kommer på så sätt snabbt ur vägen och är snabb att nå inför sättningen. Öppningen sitter strax bakom masten vilket gör att det är snabbt att sikta rätt och sedan skjuter man bara in den och den behöver inte ytterligare säkras. Fig 14.



### NEDHAL

Nedhalet har jag rationaliserat bort. Jag låter lovartssuggan hela tiden göra nedhalets jobb.

### UPPHAL

Upphalet är desto viktigare när nedhalet saknas. Med helt nedsuggat lovartsskot dras lovartshornet neråt när vindbyarna slår till är det viktigt att liften är stum och att man har en hanfot på bommen så att inte bommen böjs och sviktar. Jag har gjort liften av en Dyneemakärna som delar sig och formar en hanfot som fästs i vardera änden av bommen. Med fastsplitsade öglor istället för rostfria schacklar i bommens ändar slipper jag en massa skrammel och skarpa hörn där annat kan fastna. Inuti ena "benet" av hanfoten har jag spänt in en tunn gum-

micord som håller hanfoten sträckt längs bommen när den är obelastad.

Över haländen av liften och där den ska låsas av rätten på rufftaket har jag förstås ett hölje över kärnan. Då blir det enklare att hålla och samtidigt både lättare vikt och lägre luftmotstånd.

### NEDTAGNING

Antingen kan man hissa och ta ner spinnakern från ruffnedgångsluckan, eller så gör man det framme genom fördäcksluckan (från 1968 års modell och senare). Hanterar man den från ruffnedgången är det lämpligt med en säck som man kan skjuta in under rufftaket eller på annat sätt stänga till så att inte spinnakern kan åka ut på kryssen i hårdvind.

Jag föredrar fördäcksluckan efter-

som det är kortare väg att hissa och ta ner, samt att man håller renare i sittbrunnen efter en nedtagning, så att man verkligen kan skota hem genuan utan att brottas med en spinnaker samtidigt. Är man däremot sen framme på fördäck med nedtagningen är det inte hela världen. Ta bort alla vassa beslag under luckan och se till att öppningen är slät och fin. Sedan kan man bara låta spinnakern gå ner på förpiksbojerna. En säck här gör det bara besvärligare att få ner den.

Efter nedtagningen straffar en del fallet fram till en krok framför förstaftet medan jag innan start, och under seglingen ifall tid och läge finns, drar det akterut på babordssidan akterom genuans skothorn till en klädnyppa som öppnar sig själv vid nästa sättning.

# "PRYDA MARI" OIF:S NYA BÅT I förbundets tjänst



## STARTEN

**DET SOM I VINTRAS BÖRJADE** med en idé och en motion hade dittills varit att skriva ner och presentera idén om en OIF-ägd båt. När det väl ska genomföras uppstår en del frågetecken som ska rätas ut och många timmars arbete för att få projektet i hamn. Men nu har alla praktiska detaljer fallit på plats och båten ligger förtöjd vid sin bryggplats i Gäddviken, blank om bogen, trimmad rigg och en botten som väl mäter sig med andra tävlingsbåtar.

## MÅLSÄTTNING

En farhåga som målats upp innan beslutet togs på OIFs årsmöte, var att båtens underhåll kunde bli eftersatt. Kanske skulle de ideella krafter som driver projektet tröttna och kraven på underhåll och standard bli tvungna att skrivas ner. Det vore förödande för projektet om inte båten hålls i minst gott skick, gärna utmärkt. Därför är målsättningen att båten ska vara i sådant skick att den är en potentiell vinnarbåt på kappseglingsbanan. Undervattenskropp, beslag och rigg ska vara

så beskaffat att bästa trim och fart ska vara möjlig. Även invändigt ska båten vara i gott skick, så att medlemmar i förbundet som nyttjar den trivs vid övernattningar mm. Så målsättningen är relativt högt satt vilket vi tror är en framgångsfaktor.

## ATT HITTA EN BÅT

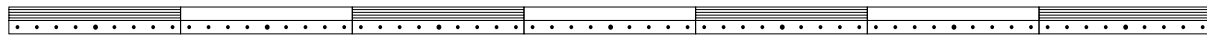
Hur hittar man en lämplig IF-båt? Tidigt på året, när vi skrev motionen och strax därefter, fanns nästan ingen aktivitet alls på marknaden för begagnade båtar och nästan inga IF-båtar fanns till salu. I alla fall inga som föll inom den budget som vi satt. Det är först när Båtmässan i Älvsjö slår upp sina portar som annonseringen börjar ta fart. Sorterar man ut IF-båtarna i floran av begagnade båtar blir utbudet relativt begränsat, i alla fall om man ska hitta en i Stockholms-trakten. På förbundets hemsida låg det några båtar till försäljning men inga som vi hade råd med. Jag tycker att jag kan se en tendens att det är lägre priser på Västkusten än på Ostkusten. Vidare funderade vi på om det fanns några exemplar liggande

på land som vi kunde söka upp och ge ett bud på.

## KRITERIER

Vilka kriterier ställer man på en båt som ska bli en kappseglande IF-båt? Dessutom ska den användas för nöjessegling mellan tävlandet och träning för att finansiera löpande kostnader. Efter lite resonemang kokade vi ner grundkriterierna till tre:

1. Skrovet, utseende i allmänhet samt skicket under vattenlinjen i synnerhet. En del IF båtar har många lager färg som med tiden delvis släpper och det bildas ojämnheter. Nästan det enda sättet att få en slät yta igen är att göra båten plastren. Ett sådant projekt i projektet är svårt att genomföra. Dels tar det många timmar, och dels stjälar det pengar från budgten.
2. Riggen, raket och skick i allmänhet. En ny rigg kostar i vissa fall med än en IF-båt. Då jag själv knäckte en mast för ett antal år sedan fick jag betala ca 30.000 :- utan bom.
3. Allmänna intrycket i ruffen. Båten



måste vara bebolig och fräsch för att var attraktiv för semestersegling. Nyttjandet ska delvis finansiera löpande kostnader.

Utrustning i övrigt saknar nästan värde för projektet då båten ska beslås om för att passa kappsegling. Men t.ex. en sprayhood kan vara av nytta, när det regnar och man ligger i hamn.

### PRYDA MARI

Någon vecka innan årsmötet annonserades IF båt 3149 "Pryda Mari" ut på "Blocket". Båten i annonsen verkade i stort stämna överens med våra kriterier och priset var förmånligt. Efter lite dividerande med säljaren och in-ternt köpte vi båten med förbehållet att skicket var sådant som säljaren beskrivit det. Flera intressenter hade hört av sig, men som tur var gillade säljaren våra planer för båten. Så även om det fanns högre bud från andra köpare, fick vi köpa den till annonserat pris.

### FÖRSTA MÖTET

IF-Båten "Pryda Mari" låg vinterförvarad på Erikssons Varv på Inge-marsö i Stockholms skärgård. Resan dit blev ett heldagsprojekt då Skär-gårdstrafiken vintertid stannar vid de flesta bryggor av mindre format. Tidtabellen gav oss två timmar på ön för att klättra runt på båten samt kolla på rigg och botten. Vi fotograferade, skrev och diskuterade en del detaljer, men vi konstaterade snabbt att detta exemplar var i gott skick, även om det alltid finns saker att jobba med på gamla båtar. En annan spekulant dök upp under tiden som besiktningen pågick, men vi upplyste om att båten redan var såld.

### VÅRRUSTNINGEN

Planen var att på plats på varvet slipa och måla botten, slipa och måla snobbranden, som sett sina bästa dagar, samt maskinrubba och vaxa skrovet. Resten kunde man göra i hem-mahamn, men att torrsätta båten igen ville vi inte. Så innan första dagen var över hade vi målat snobbranden och 95% av botten. Med tanke på att det

regnade mesta delen av tiden så var vi mycket nöjda med resultatet. Vi fick göra ett droppbleck av silvertape för att leda bort vattnet från ytor vi målade. Andra dagen målade vi klart botten samt rubbade och vaxade fri-borden. Varvsägaren Per Eriksson lyfte undan några båtar för att vi skulle komma åt lite bättre samt att kunna sjösätta "Pryda Mari". Vädret gjorde att snobbranden knappt torkat så vi fick klossa kring slinget för att inte trycka bort färgen.

Så kring klockan tretton den andra dagen lyftes hon i. Det var med en viss lättnad vi kunde konstatera att vår tidplan höll. Varvsägaren hjälpte oss på med masten. Med den på plats i däcksbleslaget satte vi riggen med lite grundkurvatur, bom och löpande rigg drogs till sina lägen. Regnet gjorde att däck och sittbrunn liknade en leråker, men åtgärdades med en slang och en levang så att vi kunde ta fram seglen.

### HEMSEGLATSEN

Motorn en Johnson från början av 2000-talet på 4hk startade fint, men stannade efter ett par meter. Skit i för-gasaren föreslog någon. Men vi sket till slut helt i motorn. Genua och stor-segel åkte upp och vi började navigera vår väg genom skärgården med hjälp av sjökortet och kompassen. I ensamt majestät sköt vi fart ut bland öarna. Regnet tilltog men vi hade fin vind. Med hjälp av akterlig vind lade vi sjö-mil efter sjömil bakom oss. Vi fick klä på oss vad vi hade, för det var bara några få grader varmt, eller kallt om man vill. Efter några timmar siktade vi bryggan i Tunaviken i Åkersberga. Fingrarna var stela som isbitar, men OIFs nya instegsbåt var levererad.

### FÖRUTSÄTTNING

En förutsättning för att få ut det mesta möjliga av en klubbägd båt är att den har en båtplats där andra aktiva IF-seglare håller till. Segel Sällskapet Gäddviken, SSG, visade sig vara mycket positiva till projektet och upp-låter därför sommarplats till Pryda Mari. SSG bedriver jolleskola på som-rarna och Pryda Mari kan i framtiden

fungera som ett insteg till kölbåtssegling för SSG:s ungdomar.

### PROJEKTET "PRYDA MARI"

Projektet "Pryda Mari" kommer att drivas av en grupp på sex-sju personer som representerar både OIF och SSG och kommer att ansvara för bokning, administration och skötsel av båten. Pryda Mari är sjösatt och nu ska arbetet med att kappseglingsrusta henne påbörjas. Det slitsamma jobbet med att få till en fin botten har tacksamt nog tidigare ägare tagit hand om.

### ATT LÅNA BÅTEN

Som medlem i Svenska IF-båtförbundet kan man låna Pryda Mari mot en avgift och det är genom dessa avgifter de löpande kostnaderna i projektet finansieras. På regattor, och då främst de fem seglingar som ingår i Stock-holmscupen samt även på SM när det arrangeras i Mälardalsregionen, kommer hon att kunna fungera som lånebåt för långväga besättningar. Pryda Mari kommer också att finnas tillgänglig för semestersegling i Stockholms skärgård så länge det inte krockar med träningar eller regattor. Bokning av båten sker via mejl och information angående detta kommer inom kort upp på OIF:s hemsida. Där kommer det också att finnas mer information och en kalender där man kan se aktuella bokningar.

### ENKELT ATT SEGLA TILLSAMMANS

På torsdagskvällar arrangerar Viking-arnas Segel Sällskap träningar på Lilla Värtan. Nu kommer Pryda Mari (eller "Prix d'Amerique" om man nu råkar höra fel på namnet..) från Gäddviken att vara en av de deltagande båtarna. Tanken är att det ska vara enkelt att komma ned en torsdag och segla tillsammans med andra IF-seglare. Det kan vara seglare från andra besättningar som vill delta i träning, seglare från andra klasser som vill prova på att segla IF eller gästare som vill ta steget till rorsman.

LARS GRADÉN &  
ANDREA CHRISTENSSON

# ”Senvägen”

## MELLAN FLÄSKEGRUND OCH LAND

**På sjökortet över det sydöstra utloppet av Grönsund mellan Mön och Falster, kan man utläsa att det borde finnas ett löp (naturlig ränna på danska), där djupet överallt är större än 2 meter. För många år sedan, någon gång på mitten av 1980-talet seglade jag i dessa farvatten och såg då en mindre fiskebåt stryka Möns södra strand. Om nu djupet bara var som sjökortet visade, borde det vara en attraktiv genväg för en IF-båt på väg norrut mot Öresund.**

**FÖR ATT FÖRSÄKRA MIG OM** att de faktiska djupförhållandena stämde med sjökortet intervjuade jag bland andra de lokala seglarna Börge Spohr och Bent Larsen, som befann sig tillsammans med mig själv i Stubbeköbing i samband med de Danska Mästerskapet förra året. Samtliga tillfrågade intygade enhälligt att det visst gick att segla igenom löpet, bara man höll sig tillräckligt nära land och aktade sig för Fläskegrundet. Och med en plotter med digitalt sjökort, borde detta navigeringsproblem vara en simpel uppgift.

Sagt och gjort. Vår eskader bestod av Ingela med mig själv och Mirka, Koala med Arvid och Bent samt Sjökan med Thorbjörn. Tidigt på söndags morgon efter regattan släppte vi förtöjningarna och stävade ut i sydostlig riktning genom Grönsund. Vi rundade Möns sydöstra udde utan problem. Ingela och Koala valde det inre löpet innanför Fläskegrundet, där det enligt sjökortet skulle vara minst 2 meter djupt, och Sjökan gick på andra sidan grundet, där det till en början borde vara betydligt djupare, men där det senare även blev lika grunt som i det inre löpet.

Till en början gick det fint för oss utan någon bottenkänning. Koala, som hela tiden låg utanför vår Ingela, sneddade till och med litet innanför 2-meterskurvan över en liten utlöpare av Fläskegrundet. Men när vi seglat en stund till, väl inne i det till synes tillräckligt djupa området och med förvisning om att det grundaste var passerat, började båten studsas på sandryggarna.

Uppenbarligen stämde inte sjökortet med verkligheten på det här stället. Men det var bara att fortsätta och hoppas på turen och att det till slut skulle bli djupare igen. Koala körde rejält fast på ett ställe där det borde vara minst 2.5 meter djupt, och ögonblicket efter stod vi också helt stilla på en sandrygg. Mirka konstaterade kallt att det såg väldigt ljust ut runt

omkring oss från den solreflekterande sandbotten.

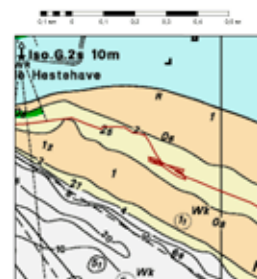
Men med hjälp av vind och vågor, som hjälpte till att lyfta och kränga båten, lyckades vi ganska omedelbart vrida oss loss. Vi fortsatte med ytterligare några studsar till båten till slut kom ut i ett område där botten var mörkare. För att inte lämna Koala i sticket seglade vi fram och tillbaka lite, till de slutligen kom loss från sandrevlen. Thorbjörn som hade gått på andra sidan grundet hade också gjort 4-5 studsar på sandbulorna men aldrig riktigt fastnat som vi. Så hela äventyret slutade lyckligt och vi alla blev en erfarenhet rikare.

På den registrerade plotten i sjökortet, den högra figuren, kan man se vår framfart. Knäcken vid 2.5-metersangivelsen var det ställe där vi satt fast under ett ögonblick. Något öster om 2-metersangivelsen började det bli djupare igen. Och om man jämför med flygfotot från Google Maps, i den vänstra figuren, kan man ganska tydligt se, att sjökortet inte stämmer med verkligheten.

Vågorna och strömmen flyttar det lösa sedimentet i sandrevlarna, som ofta brukar gå parallellt med kustlinjen. Så man ska nog aldrig riktigt lita på det angivna djupet i områden med sandrevlar. Men där strömmen sätter, som i Bögeströmmen och ute i Öresund, finns nog inte så mycket sand. Strömmen sköljer bort det lösa sedimentet och botten blir hård. Sanden samlas i bukterna, medan de raka, djupare stränderna får hård botten.

Vad gäller det aktuella sjökortets tillförlitlighet, verkar det som om området ifråga har blivit sjömått under senare delen av 1800-talet. Så det är nog inte så mycket som stämmer efter 100-tals stormiga dagar då vågorna brutit in från sydliga riktningar. Enligt vattenståndsmätaren vid Hesnäs var det inget lågvatten vid den aktuella tidpunkten, utan snarare någon eller några decimeter högvatten. Så något lågt vattenstånd går heller inte att skylla på.

MAREK JANIEC, SWE 829



T.v. Flygfoto över området från Google Maps. T.h Plotten i sjökortet över seglatsen innanför Fläskegrundet.



# HUR MYCKET SAGGAR DU?

Alla båtars förstag saggär när vinden sätter press. Segelmakaren försöker kompensera detta genom att göra motsvarande urskärning i duken i genuans förlik. Typiska värden för dessa urtagningar är 40–80 mm i ca 55% av förstagets längd räknat från halshornet. Blåser det exakt så att sagget matchar urtagningen då blåser seglets designvind och seglet ser ut som i datorn.

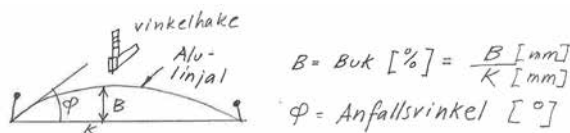
**SEGLETS URSKÄRNING** kan inte varieras men sagget påverkas starkt av häckstagets ansättning.

Enligt Björlands idéer i det gamla gula tipskompendiet är ca 50 mm urtagning hanterligt. I tyngre förhållanden och mellanvind kan man då få 70–80 mm sagg och ett bukigare segel, men då det blåser på hårt ska man kunna få tillbaka 50 mm sagg och ett planare segel med ansatt häckstag.

I svag vind är sagget mer eller mindre noll men det kan kompenseras genom att mer duk förs in i seglet genom att lätta på skotet och eventuellt också flytta fram skotpunkten några centimeter.

Om man nu har 50 mm urtagning och plötsligt har 100 mm sagg, hur illa är det?

Med en liten enkel mätanordning går det lätt att skaffa sig en uppfattning hur en saggförändring påverkar seglets buk och höjdtagningsförmåga. Denna anordning består av en vinkelhake för att mäta buken i mm och en 1 m lång böjlig aluminiumlinjal plus fyra knappnålar.

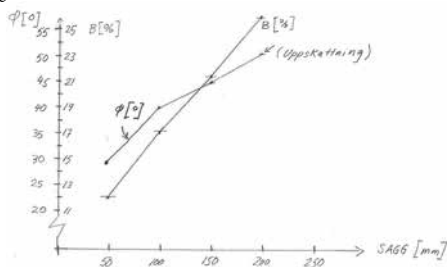


Principskiss:

Sagg (mm)	50	100	150	200
Buk (%)	12,1	17,2	21,4	25,3
Anfallsvinkel (grad)	29	38	44	50

Detta ger följande tabell. 12% är designbuk.

I grafform.



I tabellen finns också seglets anfallsvinkel inlagd. (Observera att detta gäller mitt segel). Anfallsvinkeln är en av många parametrar som påverkar båtens höjdtagningsförmåga.

Slutsatsen av tabellen är att 50 mm ökat sagg påverkar buken med ca 5 procentenheter från 12% till 17% och att anfallsvinkeln ökar med 9 grader från 50 till 100 mm sagg och med ca 6 grader från 100 till 150 mm sagg. Dessa värden är så kallade typiska värden och beror på hur vars och ens segel är konstruerat.

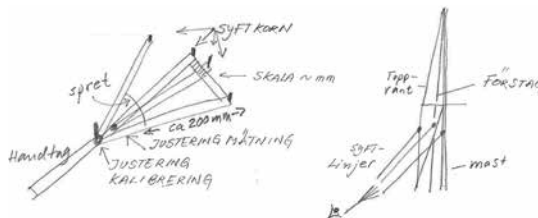
Värdet för noll i sagg kan inte fås fram här eftersom linjalen inte har någon insydd buk. Nollsaggets buk kan den intresserade mäta i hamn med hissat segel när det inte blåser mer än att seglet fyller.

Nu sitter vi vanligtvis och stirrar på telltales som sitter ca ett kvarts segel upp. Om sagget räknas som 100% i mitten av förstaget är den ca 75% här. Detta innebär att om sagget är 100 mm i mitten så är det 75 mm i telltalesläget dvs vi får inte samma sagginverkan över hela seglet.

Borde inte sagget kunna mätas löpande av någon gast under brinnande kappsegling? Det kan ju vara så att sagget är 20 mm fel vilket ger ca 2% - enheter fel buk!

Ja, det går med följande lilla syftinstrument som lätt kan byggas av en tumstock.

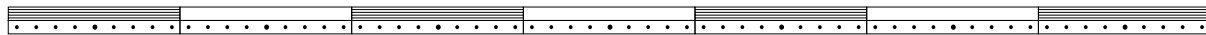
Skiss över mätinstrument



Från våra utmärkta klassregler hämtas då ritningen på båten med mast och allt. Sedan placeras på bästa sätt mätgastens huvud in. Gastens arm med instrument sätts till 1000 mm. Avståndet från öga till mitten på förstaget blir då i min skattning 5260 mm. Mittpunkten på förstaget jämte tillhörande syftpunktet på mast och toppvant märks enligt figur med tape eller färg.

Med hjälp av likformiga trianglar fås sedan att 50 mm sagg kan mätas som ca 10 mm på instrumentet. Nu är sagget inte helt vinkelrätt mot siktlinjen. Vinkeln påverkas av vilken anfallsvinkel seglet har. Felet är ungefär 15% vid buk 12% och blir mindre med ökat sagg.

Instrumentet spretar ungefär med vinkel arctan (Avståndet mellan märkena på vant och mast / avstånd till mast) vilket ger ca 18 grader. Om man inte ser förstaget halvpunkt får man rikta in sig på kvartshöjden eller telltaleshöjden. Det blir då till att sätta ut nya syftmärken. Då fås 75% av det verkliga maxsagget. Instrumentet spretar nu ca 26 grader. (forts.)



Skalan på instrumentet kan kalibreras genom att en gast ställer sig vid förstaget och med hjälp av en tumstock vinkelrätt mot siktlinjen pekar på 50, 100, 150 mm osv. Då bortfaller felkällan 15% etc. Nu är ju gastarna av olika storlekar. Rygglängden, armlängden, hur instrumentet hålls när man syftar, var man sitter påverkar instrumentets spret. Detta kalibrerar man i hamn före kappseglingen. Syftmärken och förstagsmärke skall stämma. Instrumentet

är justerbart.

Fråga nu segelmakaren vilket intag han har skurit ut och vilken designvind han har räknat med. Spela med häckstaget och se med instrumentet vilken påverkan detta har! Kan du få tillbaka designsagget i hårdvind eller rentav få seglet ännu planare. Det är kanske dags att se över riggspeänningen?

BC, IF 1094



Föreläsaren Erik Hansen i full gång med att förklara meteorologins hemligheter.

BESÖK HOS

# Dansk Meteorologisk Institut

Den 25:e mars var det dags att ta sig över till Danmark och Dansk Meteorologisk Institut (DMI), som ligger i norra delen av Köpenhamns centralort. Vi hade 25 deltagarplatser till förfogande, men trots en ordentligt tilltagen och återkommande annonsering om arrangemanget, både via e-post till medlemmarna och i våra kalendrar på webbsidan, anmälde det sig till sist bara 12 personer. Efter två sena avhopp blev vi till slut bara tio, varav två var våra danska seglarvänner, Charlotte och Arvid, flerfaldiga danska mästare med DEN 266 "Koala".

VI SAMMANSTRÅLADE PÅ Ryparkens S-banestation, ett gäng norrifrån från Helsingborg och ett söderifrån från Malmö. Efter några minuters ängslig väntan, visade sig till slut själve föredragshållaren, som släppte in oss i till synes helt ödsliga lokaler.

I stället för, som man kanske hade förväntat sig, att få höra lite om DMI:s metoder för deras framtagning av väderprognoser, fick vi i stället en föreläsning om meteorologi med inriktning på vad som kan vara intressant att veta för en seglare. Speciellt uppskattade åhörarna/eleverna att få reda på litet om hur vädret och vinden uppkommer lo-

kalt över Öresund. Trots föreläsarens danska verkade de flesta förstå det mesta och de fysikaliska fackuttrycken som till exempel "konvergens" och "divergens" överslätades skickligt av föreläsaren med illustrerande gester.

Efter en timmes föreläsning och efterföljande frågekvarter med diskussion fick vi till sist gå en guidad rundgång i DMI:s lokaler. Vi fick besöka de vakthavande meteorologerna som just då höll på med de närmaste dagarnas väderprognos, flygväderprognosen för de danska flygfälten, långtidsprognosen för tio dagar framåt och betaltjänsten "weather routing" för sjöfarten och den Nordsjöbaserade danska gas- och oljeindustrin. Dessutom fick vi bekanta oss med DMI:s studio för utsändning av det danska web och TV-värdet till allmänheten.

Framför allt blev det en givande diskussion kring hur mycket nytta bland annat gas- och oljeindustrin hade för sin verksamhet av korrekta och frekventa väder- och våghöjdsprognoser, vilket gjorde att tiden rann över de två timmar vi hade till förfogande.

Vi som deltog riktat ett stort tack till föreläsaren. Vi kan bara beklaga att de som inte var med, missade ett enastående tillfälle att lära sig lite om seglarvärdet i allmänhet och speciellt det väder vi möter på våra turer i Öresund.

MAREK JANIEC, SWE 829

# Aldrig sämre än 8:e-plats



Bildtext???

**Jag har bestämt med Anders Carlsson att träffas hos honom uppe i Örnsköldsvik en kväll i början av april. Jag tar bilen från Härnösand och åker dom 11 mil som det är upp till Ö-vik.**

ANDERS MÖTER MIG PÅ TRAPPAN, där han bor, och hälsar mig varmt välkommen. Det är mycket trevligt att träffa gamla vänner som jag känt sedan slutet av sjuttioalet och som jag träffat så många gånger i samband med segeltävlingar och annan segling här uppe vid Höga Kusten. Anders och Berit visar mig runt i deras trivsamma lägenhet. Naturligtvis vill jag gärna se Anders prisskåp, ett vackert skåp med många fina priser från alla de otaliga tävlingar som Anders varit med på. Vi går vidare och Anders visar mig deras bastu, se den ligger inte nere i källaren som så ofta, utan i entréplanet med fönster och utsikt mot omgivningarna, den inbjuder verkligen till en högtidsstund, där Anders säkert suttit många gånger och firat sina segrar.

Jag frågar Anders när var och hur han började segla.

”Vi var ett 15 tal grabbar här uppe i Örnsköldsvik som seglade OK-jolle”, berättar Anders. ”Åren mellan 1963 till 1969.”

Det var väl då Du fick känslan för att styra båten i olika sjöförhållanden, frågar jag. Anders nickar och dröjer med svaret. ”Neptunkryssare seglade jag 1970 till 1973 men även en hel del på 2000-talet. Det blev ganska mycket havskappsegling mellan åren 1973 till 1978. 1974 började jag tävla med min IF SWE 1724. Vi var många IF båtar i området (Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall) på 70-80-90-talet ett 30 tal tävlande båtar.”

1977 var Anders, för första gången, med vid SM seglingar som gick i Sundsvall (största SM fältet någonsin med över 60 båtar). Där blev Anders 6:a strong insats, de som var före där, var inga mindre än 1:a Olof Björkland., 2:a Stefan Winberg, 3:a Erik Fremell (VM mästare OK-jolle) 4:a Jan Andersson, 5:a Nils Wirving, seglingsstarka killar allihopa. En liten kul sak där var att de tre första hade 16 poäng i slutresultat, där var det jämt så det förslogs. Undertecknad var också med och gastade på en båt SWE 709 (Christer Westman) och vill minnas att vädret i Sundsvall inte var så roligt, mycket hårda vindar i grov sjö, regn och hagel nästan hela regattan, med

kalabalikartade starter ute på öppet hav. Ni som var med minns säkert.

Anders berättar att Olof Björkland var flera gånger uppe i Ö-vik på 80-talet och hjälpte till att trimma besättningarna och båtar. ”Han lärde oss mycket vid de tillfällena”, säger Anders. ”Ja vi var ett stort gäng kompisar i Ö-vik som tränade, tävlade och hade stort utbyte av varandra. IF-båten var stor här uppe på 80-90-talet”, säger Anders.



Efter SM i Sundsvall 1977 blev det uppehåll till 1982, men därefter var Anders med på nästan alla SM fram till och med 2004. 2012 gjorde Anders comeback med en fin 2:a plats.

Totalt på de 23 SM han deltagit på har det blivit 6 st förstaplats, 4 st andraplats och 6 st tredjeplats. Aldrig sämre än en 8:e plats. Suveränt, svårslaget.

Jag frågar Anders var det var tuffast någonstans. Då berättar han om SM:et i Lysekil. Vid ett race kördes riggen bort på hans båt och vid ett annat tillfälle kördes rodret bort. Det hör till saken att Anders inte var orsak till någon av incidenterna. Inga ledsamma miner allt ordnade upp sig och tävlingen fullföljdes.

På frågan var Anders upplevt det hårdaste vädret, så berättar han att vid en träningssegling nere i Helsingör kom orkanvindar på upp till 33m/sek men lika plötsligt som de kom lika plötsligt försvann det. Ingen kom till skada utan träningsseglingen fortsatte.

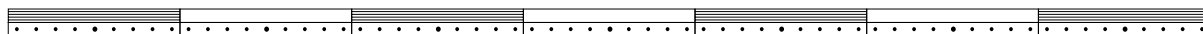
Vi pratar också om olika seglare som han mött genom åren och deras seglingskunnande, då nämner han Michael Collberg som han imponerades mycket av. Vi känner alla till Michael från Mariestad som vunnit många SM med Express. Michael Collberg vann SM för IF-båt år 2000 i Sjötorp. Anders vill också gärna nämna Dick Westman, en mycket kvalificerad seglare och och fantastisk duktig i lättvind.

Ja, vi satt många timmar och pratade kappsegling och mindes stunder vi kappseglat vid samma tävlingar. Berit kom med glada tillrop och hjälpte oss att komma ihåg hur det var. Det har varit mycket trevligt att träffa Anders och Berit och prata om segling o kappsegling men klockan börjar bli mycket och det är dags att tänka på hemfärden. Men jag måste ställa en sista fråga till Anders: Kommer att vara med på SM nu i sommar 2014? ”Får jag bara tag på en lånebåt där nere, så vill jag gärna vara med ännu en gång till”, säger Anders.

Anders och Berit vinkar av mig och jag startar resan mot Härnösand

Vinden är fri!

HANS GILLIUSON, SWE-3082



## FÖRDELARNA MED EN

# solcellsventilator

**I Medvind Nr 3 2007 finns en artikel som jag skrivit om ventilation och kondensation av luftens fuktighet. Varm luft kan innehålla mycket mer vatten utan att den relativa fuktigheten blir högre. Se diagrammet i figur 1, vilken även finns i den förra artikeln.**

**🌍 DÅ PERSONER VISTAS I ETT UTRYMME** med ingen eller dålig ventilation, kommer den relativa fuktigheten att stiga, därför att vatten tillförs genom andning och avdunstning via lungorna och huden. När luftens relativa fuktighet når 100 %, kommer vattnet i luften att börja kondensera. Om t.ex. temperaturen faller från cirka 20 till 10 grader, kan upp till cirka 10 gram (en centiliter) vatten per kubikmeter luft kondenseras ut i utrymmet.

Luft strömmar alltid från högre tryck till lägre i små system som i en IF-båtruff. Så för att luften ska kunna röra sig krävs en tryckskillnad. Vinden utanför, om den är tillräckligt stark, skapar en sådan tryckskillnad i en vanlig Electrolux-ventil när den blåser över ventilen. Luften kan därmed sugas ut ur ruffen och ersättas av uteluft som strömmar in genom ventilationsgallret i ruffluckan.

Men när ventilationen som bäst behövs, t.ex. under natten, då man sover i båten, är vinden ofta som svagast. Man kanske dessutom vill bomma till för myggen. En klar kall och natt kan det då bli riktigt mycket kondens på rutor och oisolerade ytor.

En bra och enkel lösning på kondensproblemet är att installera en solcellsventilator. Jag gjorde det inför seglings-säsongen år 2010 och är hittills helnöjd.

Efter moget övervägande valde jag en solcellsventilator med inbyggt laddningsbart batteri. Fördelen med en sådan är att batteriet håller ventilatorns propeller snurrande även under dygnets mörka timmar. Dessutom ansåg jag det vara viktigt att man kunde installera ventilatorn utan några större ingrepp i båten.

Så med den kravställningen blev det en Nicro Day & Night Plus med en propeller med 3 tum diameter, som jag inhandlade hos Hjertmans. Det innebar att det befintliga

hållet i rufftaket med cirka 100 mm diameter var tillräckligt stort och, så vitt jag kommer ihåg, att t.o.m. skruvhålen från den gamla Electrolux-ventilen passade. Visserligen var den något dyr jämfört med de billigaste i handeln, men den enkla installationen och den för övrigt utmärkta funktionaliteten gav trots allt bra valuta för pengarna.

Installationen är simpel. Det är bara att följa den medföljande anvisningen. Det enda man blir tvungen att modifiera är den undre ringen, dvs. den som fästs i rufftaket inne i ruffen och som egentligen bara har "estetisk" funktion. Den är litet för hög för att passa ihop med IF-båtens relativt tunna rufftakslaminat, så man blir tvungen att såga av den en bit på höjden. Jag själv löste problemet genom att helt enkelt återanvända den som redan satt där för den förra Electrolux-ventilen.

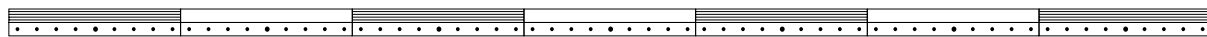
Ventilatorn levereras med två propellrar, en för utblåsningsfunktion och en för insugningsfunktion. Om man installerar en enda fläkt, ska man välja propellern för ut-sugning, helt i enlighet med instruktionen. Det är väl även logiskt, eftersom varmare luft samlas under rufftaket och gör därmed det lokala trycket högre än det som är utanför. Dessutom är ju vatteninnehållet högre i varm luft.

I leveransen kommer det med ett 2800 mAh, 1,2 V uppladdningsbart NiMH - batteri, typ C. Det kan ibland ha legat för länge på hyllan utan uppladdning, så att det inte klarar att bli uppladdad igen av solcellen. Så efter inköp är det klokt att testa systemet genom att lägga solcellsdelen på något solbelyst ställe för att de om fläkten startar inom rimlig tid. För min del hände inget på en vecka, och då fick jag ett nytt batteri av leverantören.

Figur 2 visar ventilatorn monterad på rufftaket. Om det finns trimlinor som löper över rufftaket, är det en fördel med att montera ventilatorn "diagonalt" så som jag gjorde. Därmed finns ingen risk för trimlinorna att fastna mellan ventilatorhöljet och rufftaket. De tunna linorna skymmer heller inte särskilt mycket för att det märkbart ska kunna påverka funktionen.

Figur 3 visar den undre, inre ringen, som måste sågas av en bit för att passa på höjden. Som ni ser är det den





gamla som sitter där, aningen ”sliten”, eftersom den suttit där i hela 42 år. Den vita ringen som sticker ner en bit är en stängningsanordning, som skjuts in i ventilatorn, för att förhindra att vatten kommer in i ruffen vid översköljande sjö. Dessutom, och som inte visas här, finns i leveransen ett insektsskydd, som kan tryckas in i ringen. Att denna stängningsanordning skjuter ner en bit i ruffen torde vara den enda nackdelen man kan uppleva i denna lilla båt med endast cirka 1.45 m i ”ståhöjd”.

I figur 4 ser man ventilatorn nerifrån. Man ser stängningsanordningen för översköljande sjö. Bakom propellern, i övre vänstra hörnet, kan man se en svart knapp, men vilken man kan slå av och på propellerns rotation.

Erfarenheterna efter fyra säsonger har varit enbart goda. Miljön inne båten har blivit betydligt bättre. I princip har det inte förekommit någon kondens i båten, och dynorna har hållit sig torra, även om två personer har sovit i båten. Och som en bieffekt verkar det ha blivit mycket mindre

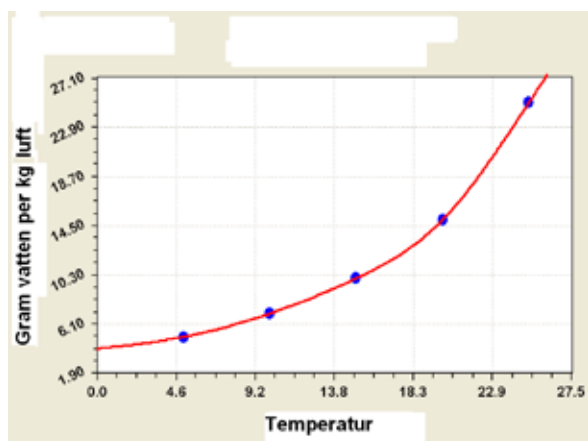
jordslag på trävirket efter vinteruppläggnen.

I samband med uppläggnen brukar jag stänga av ventilatorn för att hålla batteriet uppladdat. För då klockan förskjuts till vintertid börjar solhöjden bli så låg, att ljuset inte klarar att ladda batteriet samtidigt som ventilatorn ska hållas i gång. Och i sin tur kortsluter det tomma batteriet fläktmotorn, så den kommer ändå inte att kunna snurra. Om man ändå vill ha ventilatorn snurrande under vinterdygnens ljusa timmar, måste man ta bort batteriet och hålla det laddat på annat sätt.

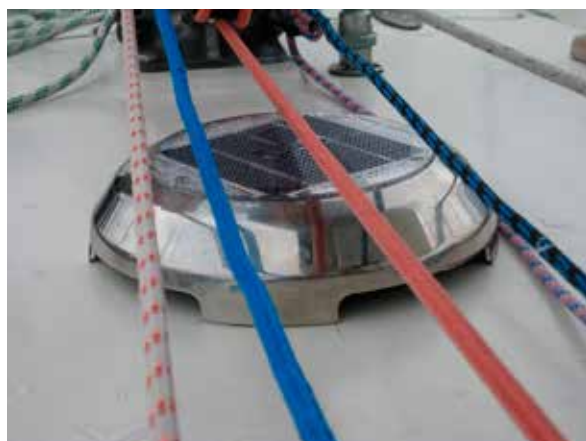
Efter fyra säsongers drift börjar det också märkas att batteriet har tappat något i kapacitet. Fyra år betyder många ur- och uppladdningar, och batteriet torde väl börja närma sig de 500 till 1000 cykler som ett NiMH-batteri ska klara. Men det är bara att köpa ett nytt för en dryg hundring i på ett Jula-varuhus eller liknande ställe.

MAREK JANIEC,

SWE 829



Figur 1:  
Samband mellan luftens temperatur och dess förmåga att ”bära” vatten.



Figur 2:  
Ventilatorn monterad på rufftaket, diagonalt för att linorna inte ska fastna.




Figur 3:  
Ventilatorn sedd inifrån. Stängningsanordningen för överbrytande sjö sticker ner en bit.



Figur 4:  
Ventilatorn sedd underifrån. Man kan se den svarta avstängningsknappen upp till höger bakom propellern.

## VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

**Kroppen och knoppen är lite förvirrade. Det känns som om sommaren är här – fast ändå inte. Det är klarblå himmel, solen gassar som bara den och det har varit över 20 grader varmt. Men inte längre. Och det vill kropp och knopp inte vara med på. Systematiskt har jag för lite kläder och för mycket solkräm på. Och bilen vill till hamnen, inte till jobbet. Men kylan har kommit tillbaka. Regnet är på väg in igen. Svensk vår.**

 **DET SKALL BLI MYCKET KUL** att se hur de går för dem, VIF-s nya kappseglare. I vinter har VIF organiserat en kappseglingkurs för nybörjare, alltså för de som aldrig har kappseglat tidigare. Att kappsegla är förknippat med litet magi för de som bara semesterseglat. Tröskeln för att ta steget är inte jättelåg. Sex kursdeltagare (två besättningar) anmälde sig och deltog under fyra tisdagkvällar i LSS klubbhus. På agendan:

- Hur går en kappsegling till?
- Hur många skall man vara på båten och vem gör vad?
- Vad behöver jag tänka på med min båt?
- Grundläggande regler.
- Segeltrimning.
- Strategi och taktik.
- Spinnakersegling.
- Praktiska övningar på vattnet.

I skrivande stund är det bara femte och sista lektionen kvar: praktik på sjön inklusive spinnakerhantering.

Med SM för IF-klassen på Västkusten 2-5 juli blir det onekligen lite mer fokus på kappsegling. Efter den traditionella regelkvällen med Charlotte Greppe, där vi gick genom alla regelaspekter i startförfarandet, såsom apan, tillbörlig kurs, förberedelseskott med mera, startar VIF-cupen och två extra torsdagkvällar för träning ligger med i planen. Mer information om detta på hemsidan.


Men det finns också ett nytt evenemang planerat, där alla IF-båtsglare som ligger inom segelavstånd från Brännö kan delta. Det skall bli 'dans på Brännö brygga' en torsdagkväll i sommar. Mer information kommer.

Ha en bra sommar och vi ses på havet! Snart!

JOOP SOMHORST,  
ORDFÖRANDE VIF

## SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

**Vårt årsmöte avhölls den 18 februari i RHSS lilla klubbhus vid Åkroken på Råå. Som vanligt var det inte någon talrik tillställning. Litet konstigt, egentligen, för det borde trots allt kunna vara intressant för den enskilde medlemmen att dryfta och kunna få svar på sina helt egna frågor om den egna båten.**

 **FÖRUTOM FYRA STYRELSELEDAMÖTER**, varav en på telefon, hade det kommit ytterligare tre medlemmar plus dessutom en potentiell medlem. Så röstningen i frågan om ansvarsfrihet kunde bli avklarad med "betryggande" marginal. För som vi alla vet, får styrelsemedlemmar inte rösta i den frågan.

### TRÄFF FÖR NYA SEGLARE

När de formella frågorna snabbt avslutats informerades litet om den kommande seglingssäsongen. Eftersom antalet kappseglande IF-båtar drastiskt har minskat under de senaste åren, återstår numera bara entypsseglingarna på den danska sidan. Och om man inte vill ta sig över Sundet, får man hålla tillgodo med klubbkappseglingar och SRS-seglingar som arrangeras i närområdet. En styrelsemedlem fick dessutom uppdraget att försöka anordna en träff för nya och oerfarna medlemmar med enklare typ av kappsegling och samvaro på schemat, litet i stil med vad som har anordnats i Tyskland.

Vad gällde försäsongensaktiviteter, så beslöts att en ännu gång försöka anordna de två, som "frös inne" förra året.

Den ena skulle vara ett besök på DMI och det andra en introduktion i livräddande åtgärder hos Svenska Sjöräddningssällskapet. I år har redan besöket på DMI genomförts, mer om det i en speciell artikel. Dessutom har vi, som först planerats senare efter årsmötet, organiserat ett besök hos Kustbevakningens station i Helsingborg den 20 maj.

### FÖRÅLDRADE STADGAR

Dessutom konstaterade vi att tiden har sprungit ifrån våra stadgar, som nu är hopplöst föråldrade. De skrevs år 1975 och har sedan dess inte reviderats. Mycket har förändrats i samhället från den tid då kassören hade hand om bankboken, och det krävs numera tydlighet vad gäller firmateckning och vem som är talesman för klubben. Så det blev tillsatt en tvåpersonerskommitté med uppdrag att till nästa årsmöte lägga fram ett förslag till helt nya stadgar.

Mötet avslutades som brukligt med fika och litet småprat om diverse IF-relaterade frågor.

MAREK JANEČ,  
ORDFÖRANDE SSIF

## BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

**Hösten 2013 när jag hade skrivit mitt inlägg till Medvind och skulle skicka in det, var det något som gick väldigt fel. En liten punkt var orsaken, som ni vet så är det mycket viktigt, ja egentligen helt nödvändigt att alla punkter, bokstäver, snabel-a och allt som ska var i en mailadress finns med när man skickar iväg saker på datorn. Gör det inte det, så går det som för mig i höstas, det kommer inte fram någon artikel. Men skam den som ger sig, här nedan kommer den artikel som skulle varit med i Medvind i höstens nummer, med några tillägg.**



Hemsön runt 2013

**NI KOMMER IHÄG ATT JAG** skrev i våras att vi hade haft en hård och lång vinter med snö kvar längre än normalt, men sedan kom våren med fin värme och mycket solsken och det var bara förspelet till vad som skulle ske vid sommarmånaderna. Sommaren 2013 går till historien som en av de bästa under hela 2000-talet, kanske till och med under 1990-talet. Solen sken nästan varje dag, vindarna var mestadels labra och lagom lite regn (om man inte är potatisbonde förstås). Båtfolket kunde glädjas fullt ut, hela båtsäsongen. Jag tror inte jag sett så många turistande båtar i Härnösands hamn tidigare.

Här uppe i våra farvatten har båtklubbarna tillsammans med kommunerna satsat mycket på att förbättra och utöka möjligheterna för båtfolket. Både vad gäller bryggor och duschar och annat, för att öka trivselen för båtfararna. Härnösands segelsällskap (HSS) tillsammans med Härnösands kommun har byggt om hela södra hamnen, kanaludden, med nya pontoner och avsevärt fler gästplatser.

Kappseglandet har väl varit som fjolåret, med fantastiskt många deltagare uppe på Ulvöregattan, som är den stora seglarbegivenheten här uppe i norr. Cirka 70 båtar deltog i regattan, helt fantastiskt. Det som är något tråkigare är att antalet startande IF-båtar har sjunkit kraftigt. Under tecknad hade planerat att delta men tyvärr så inträffade det saker som gjorde att vi fick ställa in.

I Örnsköldsvik har vi fortfarande två eldsjälur som med mycket stor framgång seglar IF-båt, Anders Carlsson och Dick Westman. Ja, dessa seglare känner ju ni, som läst Medvind genom åren, väl till. Anders som vunnit flest antal IF-båt SM med sex vinster, han har även fyra andraplatser och sex tredjeplatser, helt fantastiskt, svårslaget. Dick är troligen den som seglat de flesta Ulvöregattor. Han har deltagit i 60 år! Med stor framgång, svårslaget det också. Dick har även deltagit i många SM för IF-båt med mycket goda resultat, två andraplatser har det blivit. När jag nu skriver om Örnsköldsvik, om SM för IF-båtar måste jag också omnämna två namn till som har gjort mycket fina resultat på SM banorna för IF-båtar och det är Karl-Erik

Nordin och Bengt Lindgren båda har vunnit SM för IF-båt. Bengt 1980 och Karl-Erik 1994. I Örnsköldsvik kan man rada upp nästan hur många bra IF-seglare som helst. Ni känner säkert igen namn som Gunnar Harju, Stefan Dyner, Fredrik Nordin alla dessa har tagit medalj på SM.

Vid årets Ulvöregatta så totalvann Anders Carlsson med sin IF SWE-262 i ett fält av 70-talet båtar, mycket bra seglat med en båt som är konstruerad på 1960-talet.

Här i Härnösand har vi också varit 2 IF-båtar igång på lystävlingar, undertecknad och John Hallin med godkända resultat. Härnösandsseglarna har aldrig vunnit något individuellt IF-SM men däremot guld och silver i lagkappsegling för IF-båt. Christer Westman och Gunnar Wahlberg har varit med och vunnit både guld och silver. Hans Gilliusson, Hans Peterson, och Clas Tjäder har varit med vid två tillfällen och tagit silver.

Inga resultat, från Sundsvallsseglarna, har inkommit från årets seglingar. Sundsvalls IF-båt seglare har tagit hem ett SM-guld för IF-båt genom Harry Widmark 1987. Harry Hallén tog silver 1982 och Erik Fromell ett brons 1977.

*Nu, våren 2014 är allt sig likt förutom att det är en tidig vår alltså lite snö kvar (läs 10/4-14) Vi här uppe hoppas naturligtvis på en lika fin sommar i år som i fjol, men det kanske är att hoppas på för mycket. Talade med Anders Carlsson om han avser att delta i sommarens IF- SM. Får han möjlighet till en lånad båt, så vill han gärna vara med. Det vore roligt om han deltog och representerade BIF.*

*Värrustningen har inte riktigt kommit igång ännu här uppe men den står i antågande. Sommarens stora begivenhet när det gäller kappsegling här uppe är naturligtvis Ulvöregattan. Ni som har möjlighet att segla hit och vara med, gör det! Över sjuttio båtar och fantastiska sidoverksamheter. Det blir en seglingsupplevelse utöver det vanliga, ta chansen!*

Till sist vill jag önska Er en riktigt skön sommar och många härliga seglingsdagar

HANS GILLIUSSON,  
ORDFÖRANDE BIF



**B-FÖRENINGSBREV**

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

## NY IF-BÅD? - no problem!

Vi genoptager produktionen af denne skønne båd i Oktober 2014. Kig ind på vores internet-forum og deltag i diskussionen om hvad Du kunne ønske Dig at forbedre, hvis Du skulle anskaffe en fabriksny IF-båd.

Derudover fører vi diverse udstyr til IF-både bla.:  
Hynder (dynor), sprayhood, luger, lugegarage, röstjern, sejl.  
Vi er ogsaa specialister i Osmosebehandling og fribordsanering.

Du er velkommen til at ringe eller skrive en e-mail.  
Vi taler dansk.

**seacamper®**

**www.seacamper.net Sakrower Kirchweg 18, D-14089 Berlin**

## Han har flyt...



### **Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.**

Hos oss får du hjälp snabbt, utan krångel. Vi vet hur det är. Vi är själva båtägare. Därför ingår också sjöassistans. Och det finns försäkring för både maskinskada och personskada.

### **Vill du också ha flyt?**

Ring 08-541 717 50.  
Eller räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se)

 **Svenska Sjö**

**Båtägarnas egen försäkring**