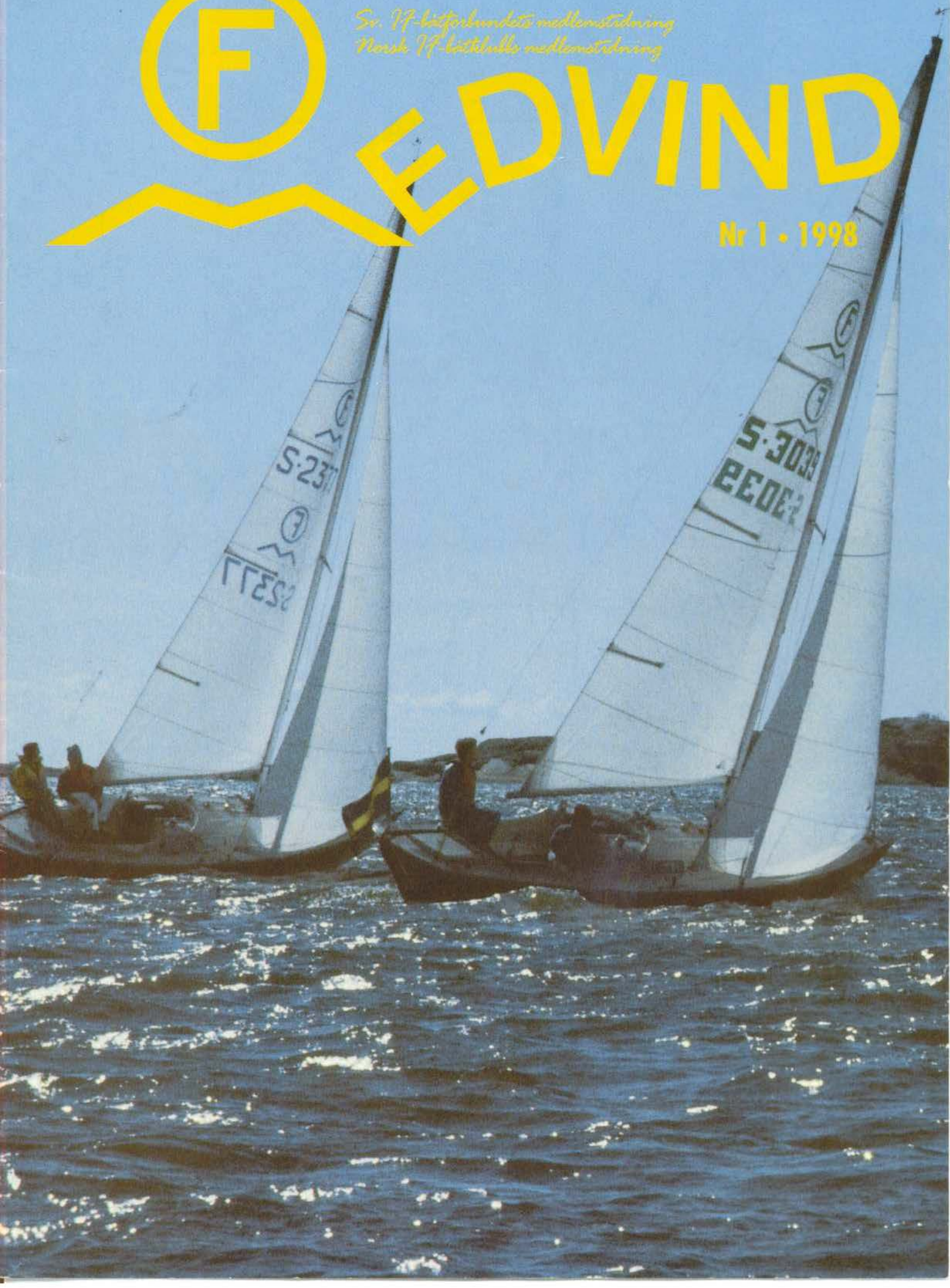




*Sv. YF-båtförbundets medlemstidning
Norsk YF-båtklubb's medlemstidning*

EDVIND

Nr 1 • 1998



ORDFÖRANDE

Hans Ögren
 Nybrogatan 4
 871 30 Härnösand
 tel 0611-55 79 00 (arb)
 226 55 (bost)

VICE ORDFÖRANDE

Christer Wallsten
 Eksättravägen 128
 756 55 Uppsala
 tel 018-40 09 42

SEKRETERARE

Andreas Dahl
 Brahegatan 4
 114 37 Stockholm
 tel 08-661 71 06

KASSÖR

Ragnar Jalakas
 Järpvägen 37 A
 756 53 Uppsala
 tel 018-32 48 02

**SUPPLEANT och
REGISTERANSVARIG**

Mats Bengtsson
 Höjdvägen 30 A
 756 53 Uppsala
 tel 018-32 18 94

SUPPLEANT

Tommie Lindahl
 Fridhemsgatan 13 E
 645 40 Strängnäs
 tel 0152-167 65

TEKN. KOMMITTÉN

Göran Ejdeling
 Tallboängen 52
 436 44 ASKIM
 tel 031-28 80 22

LEDAMOT FRÅN BIF

Christer Westman
 Sportvägen 8
 871 53 Härnösand
 tel 0611-107 11

LEDAMOT FRÅN OIF

Rune Lagerqvist
 Villavägen 31 B
 191 46 SOLLENTUNA
 tel 08-96 36 16

LEDAMOT FRÅN SOIF

Sture Carlsson
 Oxhagavägen 9
 383 35 Mönsterås
 tel 0499-444 51

Svenska IF BÅT förbundets styrelse 98

Förbundets hemsida på Internet:
<http://www.helsingborg.se/forening/ssif/>

Omslagsfoto:
 PER OSVALDS.

LEDAMOT FRÅN SSIF

Marek Janiec
 St. Laurentiigatan 10 A
 222 21 Lund
 tel 046-14 49 57 (bost)
 040-34 81 31

LEDAMOT FRÅN VIF

Anders Hellman
 Lillekärr Södra 200
 425 31 Hisingskärra
 tel 031-62 85 18

REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds
 Järnbrottsgatan 34
 426 68 V. Frölunda
 tel 031-41 61 03 (bost)
 031-42 82 10 (arb)

DAMANSVARIG

Lolo Lindgren
 Östra Kristinelundsvägen 27 D
 217 48 Malmö
 tel 040-91 69 85

Förbundets postgiro

55 93 26-4

Kansliadress

Nybrogatan 4
 871 30 Härnösand

IF-förbunden i Norden och Tyskland

DANMARK

Preben Lerche
 Hornbæksgade 4
 DK-2200 Köpenhamn N
 tel 0045-31 19 39 28

NORGE

Sven Wright
 Bernhard Herres vei 4
 0376 Oslo
 tel 22 14 67 08 (p)

FINLAND

Associerade till OIF

TYSKLAND

Dieter Stöger
 Fischottersteig 1
 141 95 Berlin 20
 tel 030-82 64 914/826 15 22

Manus Stopp 9.10 1998

Ordförande har ordet

Vid årets Seglardag antogs Svenska Seglarförbundets vision och mål för kommande verksamhetsperiod. Målen formulerades bland annat på följande sätt. 10% ökning av deltagandet i kappseglingar. 10% fler i seglarskolor och seglingsverksamhet efter ett år. Minst 2 funktionärer per klubb i utbildning/vidareutbildning.

Någon frågar nu kanske vad IF-båtförbundet har med Seglarförbundets målsättningar att göra. Det är väl klubbarna som driver verksamheten? Ja, förvisso men vårt klassförbund har ett stort ansvar. Som det största kölbåtsförbundet har vi stora möjligheter att öka temperaturen i svensk segling. Idag har förbundet 650 medlemmar men det finns 2 500 IF-båtar i landet. Om vi skulle öka medlemsantalet 10% under 1998? Det bord vara helt orealistiskt och skulle innebära att vi nådde 50-60 båtar ytterligare.

Deltagarantalet i mästerskapsseglingar är en bra mätare på aktiviteten i klassen. OIF-ordföranden Rune Lagerqvist sammanställde 1996 en SM-statistik som sa att alltsedan 1972 när SM började seglas i klassen hade i genomsnitt 43 båtar deltagit i SM-seglingar genom åren. Låt årets deltagande ligga vid lägst 50 båtar.

Många gånger tidigare har vi konstaterat att IF-båten är en mycket stabil skapelse vars livslängd ingen har någon empiriskt grundad uppfattning om. Den är alltså oavsett ålder mycket lätt att "hotta" upp till fullt kappseglingsdugligt skick. Med tanke på vad kappsegling i många andra klasser kostar är det inte dyrt heller.

Nu är det många av er förbundsmedlemmar som tycker att jag bara

pratar utifrån kappseglingssperspektiv. Som i alla idrotter så åstadkommer man sällan topp utan bredd. IF-aktivitet i alla former främjar segling, sjömansskap och en positiv fritid i stort.

Ett stort problem idag är att rekrytera ungdomar till seglingen. Många klubbar har problem med ungdomsverksamheten. Svårare är det att behålla ungdomar i seglingen genom att gå vidare till kölbåtar efter jolleåren. Gastandet kan vara en bra inkörspport men då måste gastomhändertagandet bli mer professionellt. Man kan ägna vintern åt välorganiserade utbildningsinsatser. Arbetsfördelningen ombord ska vara klar när seglingssäsongen börjar. Det är för sent att börja leta besättningsmedlemmar i juni.

Under våren har jag kunnat följa OIFs verksamhet med uppskattade föreläsningar och intressanta studiebesök. SSIF och VIF har ansökt om och beviljats aktivitetsstöd från Seglarförbundet. Det här känns bra och jag hoppas att det är en indikation på ytterligare ökad aktivitet i förbundet.

Har dessa rader väckt tankar hos någon så tveka inte, försök skriva ner några rader mig så lovar jag att lyfta fram tankarna i förbundet. Det må gälla medlemsvärvning, kursverksamhet, eskadersegling, ungdomsaktiviteter eller kappsegling. Om ni inte hinner tänka på sådana här frågor nu under högsäsong så kom igen när sommarsäsongen och seglingen är över.

Sist men inte minst måste det vara roligt att segla. Ha en bra sommar!

Hälsningar Hans Ögren
Ordf S 2223

Innehåll

S I D A N 4

Norsk IF-båtklubb

S I D A N 7

Bottenhavets IF

S I D A N 8

Sydsvenska
IF-båtklubb

S I D A N 10

Valg av Seilduk
- Laminatseil?

S I D A N 12

Väst kustens
IF-båtklubb

S I D A N 13

Nya stadgar på gång

S I D A N 14

SM för IF-båtar
på Råå

S I D A N 15

Kappsegling med
IF-båt, vad gäller?

S I D A N 16

IF-båtförbundets
årsmöte

S I D A N 18

Ostkustens
IF-båtklubb

S I D A N 19

Segling i åskväder

Formannen har ordet

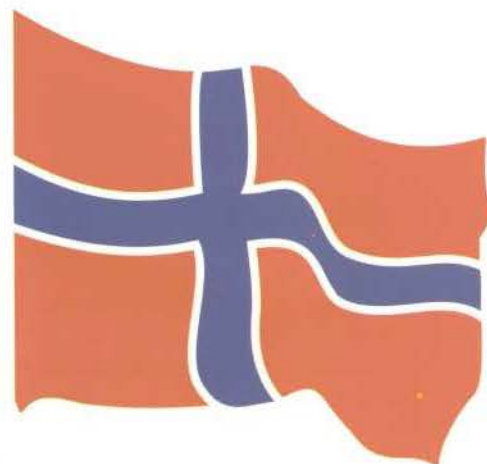
Det rører på seg igjen. Hver måned er det ca. 200 som besøker våre hjemmesider på Internet. Adressen vår har lite med IFen å gjøre og den er egentlig vanskelig å finne, så det må være stor interesse som får folk til å besøke oss. De fleste har vel enten søkt via Norges Seilforbund eller de andre IF-klubbens hjemmesider. Vi skal nå forandre adressen slik at det blir lettere å søke. Kontaktannonsene på de svenske hjemmesidene har ført til gode kjøpt i et stramt marked. Det har vært mange telefonhenvendelser og E-mail fra potensielle IF seilere. En velholdt 1973-modell ble solgt usett pr. telefon til en bra pris nå ivåres. I Norge er det for tiden altfor få båter. Klubben har dessverre liten kontroll med hvem som kjøper og hvor de havner langs kysten. Så dette er også en oppfordring til alle som kjøper eller selger, om å melde fra til klubbens styre.

Våre klasseregler er ved et godt nordisk samarbeide blitt utviklet til noe av det beste som noen entypeklasse kan vise frem. Klassereglene blir for tiden distribuert til andre nasjonale klasser slik at de har noe å holde sig til når de skal omarbeide sine egne regler til den internasjonale standarden. Lengden av spristaken er endelig blitt fri og vi har fått ett problem mindre ved teknisk kontroll. Mange vil kanskje føle at de har fått et nytt problem ved at medvindsleggene blir en større utfordring. Våre svenske venner som har tenkt seg til NM, bør være forberedt på at ikke alle lånebåter vil ha teleskopisk spristake ombord.

Vi har hatt et par meget gode møter i vinter. På det første møtet hadde vi to eksperter på vær, vind og strøm til å forklare en del av naturens spesielle egenskaper. Lokale forhold på NM-banen i Asker ble også belyst. Jeg er sikker på at mange vil angre under Færdern og NM at de ikke var tilstede på møtet. Deltagelsen var bedre på det andre møtet da vi hadde besøk av Pål Bratbakk og Göran Helmer. Det er tydelig at nye seilere i klassen er mer opptatt av brukte seil og utstyr til båten enn hvordan de skal takle naturkreftene.

Det er hyggelig at det seiler IFer på fjorden, men jeg ser dem helst på startlinjen i NM, Færdern og IF-serien. Uten aktive medlemmer blir vi lett bli sittende med en. badebåt til en lav verdi. Den beste måten nye IF-seilere kan bli kjent med båten sin på, er faktisk å delta i regattaer.

Svein NOR-75



Å P E N T N O R G E Mesterskap 1998

- NM for IF blir i år arrangert av Asker Seilforening fra fredag 14. til søndag 16. august.
- Asker ligger ca. 30 min. med bil og 2 timer med båt sydvest for Oslo.
- Det blir storarrangement med NM også for Åndunge og Melges 24.
- Det seiles på "pølsebane".
- Det brukes ikke spinnaker – kun stor og genua, spristake på lensen.
- Antall deltagere er vanligvis ca. 30 IF-båter.
- Registrering torsdag 13. August.
- Mulighet for lånebåter.
- Det vil bli sendt ut egen innbydelse med påmeldingskjema i juni.
- For nærmere opplysninger, ta kontakt med IF-klubbens styre.

Årets utfordringer i Oslofjorden

Når dette skrives (ultimo februar) er det bart på bakken, fuglene holder et forderdelig, deilig styr utenfor vinduene, og kirsebærgrenene som ble tatt inn for en uke siden, de blomstrer. Alt dette betyr at det er like før presenningen blir brettet litt forsiktig til side og man konstaterer at det ikke er lenge før startklokken må tas frem igjen.

Det er alltid litt spenning før første regatta-dag og som vanlig er det IF-serien som setter det hele igang. Vi samles litt før kl. 1800 den 13.mai i området ved Ytre Vassholmen – og hvem er det som kommer i år? Hvilke "nye" båter er det, hvem har kjøpt nye seil, hvem har ikke blitt ferdig med båtpussen, er det noen nye mannskaper, er de nye spristakene på plass – kortsagt, kl. 1805 samme dag kjenner vi de fleste svarene. I år vet vi at det er en del nye båteiere og vi kjenner også en og annen som ikke riktig fikk bestemt seg til å være med i fjor, men som vi håper å se i år. Velkomne er dere og vær ikke bekymret for å bli blandt de siste over mållinjen – som regel skal jeg by dere fight der. Seilt løpet har jo vi der bak også gjort, selv om det tar noen minutter mer enn de ivrigste.

Serien går over 11 onsdager helt frem til 9.september, og kan du ikke være med på alle, så spiller det ingen rolle, det er det nesten ingen som kan. De fleste tar denne ettermiddagsregattaen kanskje som noe mer av et sosialt arrangement, familien er med og de yngste gastene er vel mer opptatt av om det blir et lite bad eller ikke.

Men så i juni begynner det store alvorret 'Færdern' – det er da man nesten ikke ser en jente på fordekk. Da har det vært diskutert strategi, catering og overnatting i ukesvis og ingen klarer å slappe av før etter Nesoddtangen! Men, bevare meg vel, for en konsentrasjonsutfordring det er. Å sitte ved roret gjennom solnedgangen, i vindstilla i Drøbaksundet og i den friske morgenbrisen før innkomst til Horten – det krever! Det er moro når man ikke gir opp p.g.a. manglende fremdrift i Drøbaksundet. Det står ikke til å nekte for at det er deprimerende å måtte slenge dreggen midt i en regatta.

I år er det Asker Seilforening som står som arrangør av vårt Åpne NM. At det er "Åpent" betyr at våre svenske og danske venner også kan være med – og det er de nesten hvert år. Asker Sf. skal arrangere NM for Andunge og Melges samme helgen, så det blir nok folksomt inne på Blakstadtangen da. Vi gleder oss til å møte de andre seilerne lørdag kveld. Nærmere info om arrangementet blir gitt senere.

Et annet arrangement som vi trofast møter frem til er H M Kongens serie, som seiles over 3 hverdags ettermiddager i august. Starten går ved Dronningen og det seiles på fast merker ut til Nesodden, og det er litt av et syn å se alt fra fargerike spinnakere til joller fosse innover forbi Bygdøylandet mot mållinjen.

Vi har altså mye å glede oss til også i år!

Vi sees på startlinjen – ikke sant?
Karim

Nye klubbjakker

Norsk IF-Båt Klubb har kjøpt inn seilerjakker som vi håper flest mulig vil anskaffe seg. Jakkene selges rimelig for å nå flest mulig av IF-seilerne.

Hensikten er å profilere oss i seilmiljøet og vise tegn på felesskap i klassen.

Den er vind og vanntett og har glidlås og trykknapper som tåler saltvann, det er teipede sømmer, borrelås på ermene og lommene, hette i kraven, for i bomull og polyester, luftehull under armene. IF logoen er brodert i blått på venstre bryst. Jakkene leveres i grønt og størrelsene M, L og XL. Jakkene kan fås ved å betale NOK 595,- til klubbens formann eller kasserer.

Fri lengde på Spristaken

Rasker og morsommere slør?
Generelforsamlingen 1997 i Norsk IF-Båt Klubb vedtok å endre reglene om spristakens lengde. Til votering lå følgende forslag:

"Spristakens definerte lengde i det norrske tillegget til klasse-reglene av 1997 strykes og erstattes av fri lengde."

Argumentet for dette var en blanding av et måleproblem og at det faktisk blir en større utfordring og morsommere unnavindsseilas med en spristang med fri lengde. Måleproblemene har førte til diskvalifikasjoner i norske mesterskap grunnet feil lengde. Man kan si dette er et ansvar den enkelte seiler må ta, men da de gamle målereglene også er i uoverensstemmelse med ISAF's målereglene synes det naturlig å fremme et endringsønske. Hvorfor da ikke like godt ta skrittet helt ut og la det være opp til den enkelte å avgjøre hvor lang spribommen skule være? Til orientering så definerer ISAF lengden mellom spristaken (spinnakerbommens) ytterpunkter uavhengig av hvordan de festes på masten.

For de av seilerne som seiler Lys og uten spinnaker vil dette vær en stor fordel da Lys reglene tillater spristake på 1,5 xJ som faktisk er 3,80 meter. Dette vil resultere i en vesentlig fartsøkning på slør og lens med større mulighet til å seile opp mot sitt LYS tall.

Slør og lenseleggene vil for alle oss som seiler uten spinnaker bli

mer utfordrende, uten at dette går på bekostning av muligheten til å seile med bare to ombord, da båten kan seile høyere på slør. Samtidig vil en regulerbar spristang gi et nytt trimmingsmoment. Unnavindseiling kan bli en mer aktiv del av regattaen, med store muligheter for avansement i feltet med aktiv seiling (glem matpakke fortæring). Derved større spenning og seilopplevelser.

Jeg vil påstå – og støtter meg til andre seileres oppfatning – at å seile en god slør/lens med spristake kan være mer utfordrende enn å seile med spinnaker, men det krever aktiv justering av spristakens lengde alt etter hvor høyt man ønsker å gå på slør eller lens.

Justering av spribomlengden kan sikkert foretas på flera måter, jeg vil her nevne to. Først kan jeg informere at det hos de fleste riggleverandører finnes spristaker som justers med et enkelt håndgrep. Bommen består av to rør inni hverandre med låsemekanisme som vris et kvart eller halv tørn for låsing. Maks lengde er 3,80 mens den i sammenslått lengde er 2 meter. Denne vil lett kunne stues bort enten inne i båten eller langs storbommen. Kostnaden for en slik bom er hva jeg kjenner til fra ca. kr. 1900.–.

Det finnes selvfølgelig enda mer avanserte utgaver med halinger, men da til helt andre kostnader.

En annen metode er en bom med fast lengde og haling fra enden til

en festeanordning på masten slik at justeringen av bomlengden foretas med en haling (ligner på spristake med fast lengde, men det er etter min mening noe vanskeligere å finne et tilfredsstillende oppbevaringssted når den ikke brukes.

Sesongen står for døren og det er med spenning vi går den i møte med denne endringen og de utfordringer dette vil medføre.

*Lykke til
Med seiler hilsen
Terje N-30*

Under vintern har jag ägnat tid åt mitt blygsamma bibliotek av båt litteratur. Det har inneburit många glädjestunder och jag vill gärna dela med mig av ett utdrag ur Härnösands Segelsällskaps (HSS) årsbok från verksamheten 1903. Utdraget har titeln: *Vedskutan Bris och dess delta-gande i kappseglingen i Härnösand 1903. Undertecknad är den lycklige egaren till en af...*

När jag som ung började min seglarbana var naturligtvis de gamla salta seglarna med Vega-mössor förebilder och med stort intresse tog jag del av deras förehavanden. Det undgick inte mig att konstatera att punsch, var en dryck som gärna och ofta konsumerades, men varför? Svaret framgår entydigt av en annons i årsboken med följande lydelse: "Glöm inte att på segelturer medföra Botveid Johanssons PUNCH!! Navigering underlättas betydligt och det angenäma i situationen förhöjes i aller högsta grad af ett glas PUNCH!!" Är det någon som törs pröva det rådet när dimman är tät och destinationen är svår att nå?

Notiser från årsmötet 29/11 1997 i Härnösand

Till styrelsen i BIF valdes följande personer:

| | |
|--------------|---------------------------------|
| Ordförande | Christer Westman |
| Kassör | Gunnar Wahlberg |
| Sekreterare | Hans Gilliusson |
| Ledamot | Johan Hallin |
| " | Jan Tjernberg |
| " | Stefan Johansson |
| Revisorer | Hans Peterson Bengt Peterson |
| Valberedning | Anders Åhlin, |
| Sammank. | Hans Ögren |

Anders Åhlin är därutöver BIF:s representant i valberedningen för Svenska IF-båtförbundet.

Rapporter från:

Sundsvall

Gunnar Jäkel som med IF 2662 seglade med framgång under 1997 års Ulvöseglingar, har lockats över till storbåtsklassen och seglar med "Guleböj" sommaren 1998.

Härnösand

Vi har traditionsenligt träffats under vinterhalvåret och blandat regelgenomgångar, bastubad och festligheter i vår klubblokal. Inga besättningar har ännu aviserat att de skall delta i årets SM-seglingar.

Örnsköldsvik

Vid SM i Råå avser ett flertal besättningar att delta. Anders Carlsson, IF 1724, kommer med sin guldbesättning att göra allt för att försvara sin mästerskapstitel. Dick Westman, IF 1664, med nya Delfinsegel tar säkert en framskjuten placering. Ytterligare besättningar planerar att delta om lånebåtsfrågan kan lösas. Ö-viksseglarna har lyssnat till KSS tränare Sundelin som givit många goda råd. Vi får väl se vad detta kan medföra.

Umeå

Jonas Wirén, IF 2854, berättar att det är gott om IF-båtar i Umeå. Tyvärr har inga klasseglingar eller andra gemensamma IF-aktiviteter planerats. Vi får hoppas att det blir ändring på det.

Luleå

Den 26 juni planeras en samling för IF-seglare på LSS anläggning i Liggskår. Därefter eskadersegling och andra aktiviteter på lördagen den 27 juni. Alla IF-seglare är välkomna. Kontaktman är Roine Karlsson, IF 3260, telefon 0920/267925.

Personliga plaketter

Örnsköldsviks segelsällskap (ÖSS) som arrangerade 1997 års SM för IF-båt har uppmärksammats av BIF med en utdelning av personliga plaketter till de aktiva funktionärerna. Följande personer erhöll plaketter:

Pelle Elving
Gunnar Harju
Karin Westman
Uvonne Uhlin
Olle Rydman
Pelle Rydman
Pernilla Rydman
Inga-Britt Rydman
Berit Möström
Birgitta Bergman
Staffan Lindgren
Einar Lund
Jan Schedin

Detta initiativ har uppskattats mycket av funktionärerna. Utan dessa frivilliga och uppoffrande insatser blir det svårt eller omöjligt att genomföra kappseglingar.

Kappseglingar i Norrland

De IF-seglare som vill segla klass i Norrland har möjlighet till detta enligt följande:

ULVÖREGATTAN
17-18 juli, NM (Ångermanland)

ORD. REGATTAN I
HÄRNÖSAND
15-16 augusti

DM (Ångermanland)

Därutöver lokala regattor i Härnösand och Örnsköldsvik.

Medlemmar

Vi skulle kunna vara fler medlemmar i IF-båtförbundet till glädje för oss nuvarande och tillkommande IF-seglare. Försök att göra en drive i sommar!

Med seglarhälsning från S-709
Christer Westman

Återigen blev det en mild vinter, och många sydsvensk IF-seglare planerade sjösättning redan i februari. Men som åren kom kylan till slut med både snö och halka. Och som vanligt kom tiden kring den första april att gälla för sjösättningen av de första IF-båtarna i Sundet.

SSIF:s nya styrelse:

Årsmötet den 15 januari valde in en ny medlem i styrelsen, som nu ser ut enligt följande:

Ordförande: Marek Janiec,
Lund, 046-144957

V. Ordförande: Johan Winberg,
Råå, 042-261208

Sekreterare: Robert Nifelt,
Malmö,

040-161678

Kassör: Bengt Friberg,
Råå, 042-261700

"utan portfölj" Mats Dahlander,
Malmö,

040-263121

"utan portfölj" Peter Wulff,
Helsingborg,
042-243578

Nya medlemmar

Sedan verksamhetsårets utgång den 31 september i höstas, har vi fått 10 nya medlemmar. Just nu har vi över 90 medlemmar i registret. SM kommer förhoppningsvis att locka ytterligare lokala seglare till IF-klassen, och snart, kanske redan i år kan vi passera medlemsantalet 100. Numera verkar det vara en självklarhet för alla nya sydsvenska IF-ägare att de blir medlemmar i sitt klassförbund. På tio år har vi mer än tredubblat vårt medlemsantal. Och trots att vi i Sydsverige har vuxit stadigt under hela 90-talet, verkar rekryteringspotentialen ännu bestå.

Årets kappseglingsprogram på Sydkusten

I början av maj startar kvällskappseglingarna hos de flesta klubbarna. IF-båtarna seglar i egen klass i RHSS, Råå och LSS, Limhamn, och kan därmed mäta sina kunskaper på ett mer relevant sätt än med LYS. Om ni i någon klubb skulle vara cirka fem IF-ar som seglar på kvällarna, så *kräv* av klubben att få segla i egen klass.

Redan första helgen i maj seglar IF-båtarna sin första bankappsegling i MSS Cup tillsammans med H-båt, Express och J-24. Nedan följer ett urval av seglingar av intresse för öresundsseglarna:

BANKAPPSEGLINGAR:

| TID | SEGLING | ARRANGÖR |
|----------------------|--|---------------------------------|
| <i>Ingår i serie</i> | | |
| 2-3 maj | MSS Cup | MSS Malmö |
| 9 maj | Pokalseglingar | LBS Lomma |
| 6-7 juni | Hempel Cup Int IF-Öresundsmästerskapet, del 1 | Dragör SK |
| 13 juni | Sjollen Race Int IF-Öresundsmästerskapet, del 2 | BSLM Malmö |
| 14 juni | Lagunen Bansegling Cup Int IF-Öresundsmästerskapet, del 2 | BSLM Malmö |
| 1 - 5 juli | Int. Dansk IF-mästerskap | SK Greve Strand, Mosede Havn |
| 8-12 juli | Int. Svenskt IF-mästerskap | RHSS-RJK, Råå |
| 22-23 augusti | IF-Distriktsmästerskap Int IF-Öresundsmästerskapet, del 3 | Borstahusens SS |
| 12-13 sept. | Efterårsstevne Svanemöllehavnen Int IF-Öresundsmästerskapet, del 4 | SK "SUNDET" |
| 20 sept. | Limhamns-Expressen | LSS Malmö |

DISTANSKAPPSEGLINGAR:

| TID | SEGLING | ARRANGÖR |
|-------------|---------------------|------------------------------|
| 26-29 juni | Sjælland Rundt | Helsingör Amatör Sejlkлуб |
| 7-9 augusti | Mön Runt | Sundby Seilforening |
| 15 augusti | Ven runt | RHSS Råå |
| 5 september | Saltholm Runt | MSS Malmö |
| 4 oktober | Jameson Whiskey Cup | Vedbæk Sejlkлуб |

Brobygget Malmö - Köpenhamn

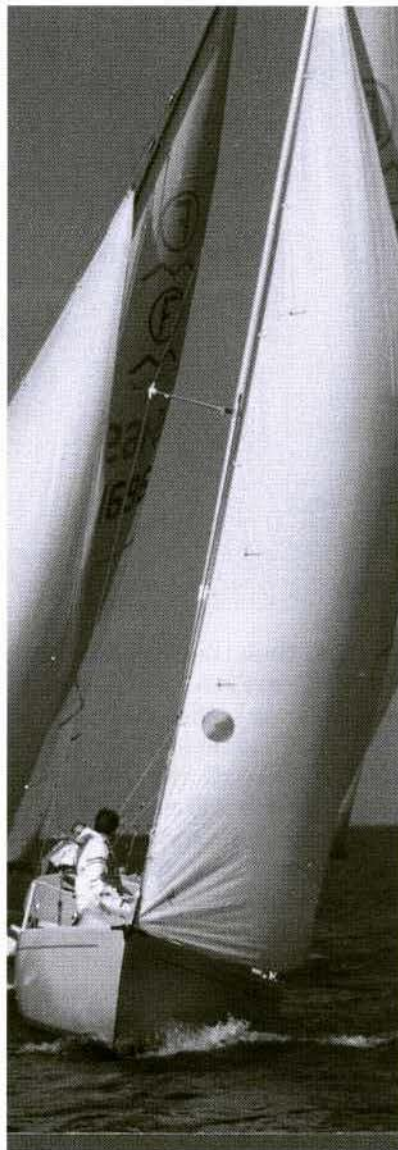
Brobygget mellan Malmö och Köpenhamn pågår som bäst. Sjökortets utprickning gäller t.ex. inte fullt ut. Bland annat finns här stora områden, där seglingsförbud råder. Områdena är utmärkta med gula specialmärken, och utsträckningen förändras fortlöpande. Att bli ertappad inom ett område med seglingsförbud innebär dryga böter. Seglare som kommer söderifrån uppmanas därför att ta reda på vad som gäller för stunden. Kontakt kan tas med Öresundskonsortiet på postadress Box 4132, 203 12 MALMÖ, Tel 040-660 60 00, Fax: 040 660 60 40 eller e-mail: info@oresundskonsortiet.se

Konsortiet har även en hemsida på Internet under adressen: <http://www.oresundskonsortiet.se/>. Om du klickar på rubriken "Båt-information" får du veta det senaste om vad som gäller för passagera Drogden (danska sidan) och Flintrännan (svenska sidan).

Preben Lerche's Malmö Performance

SSIF håller igång även på vintern. Eftersom det är SM-år för många här i söder, satsade vi på kappsegling. Den 16 februari hade SSIF:s medlemmar den stora förmånen att få lyssna till Preben Lerche, fyrfaldig dansk IF-mästare. Hela 42 intresserade hade samlats i Malmö för att ta del av en mycket rutinerad seglares erfarenheter. Preben bjöd på sig själv, sin rutin och sina kunskaper och lyckades på ett utmärkt sätt sammanfatta det viktigaste för framgång på kappseglingens banan. Preben talade om det mesta. Om betydelsen av att ligga på rätt bog i vindskiftet, både på kryss och läns. Om strömmens ibland olika riktning på banan. Om att välja rätt sida på startlinjen och om vikten av att komma ut åt rätt håll på banan. Och om att man kanske inte alltid ska störa när man bevakar en konkurrent. Allt detta och mycket mer fick åhörarna ta del av. Tiden var som vanligt knapp, när Preben pratade, och den kunde med fördel varit dubbelt tilltagen.

Marek Janiec, SWE 829 "Ingela"
Ordförande SSIF



Öresund - som ett andra "San Francisco Bay"

Öresund är en av världens mest vältrafikerade vatten, inte minst av segelbåtar. De tätbefolkade kusterna på båda sidor av Sundet samt ett vatten skyddat från havssjö utgör några av förutsättningarna för den fina utveckling, som segelsporten har uppvisat, och detta inte minst inom IF-klassen. Med Öresundsbron, som blir färdig om två år, kommer förutsättningarna att bli ännu bättre, och det finns möjlighet för att segelsporten utvecklas på samma sätt som i San Francisco Bay med intimt samarbete klubbar emellan, gemensamma aktiviteter, besättningslistor etc. En annan förutsättning för detta är utvecklingen av Internet, där informationen blir lätt att sprida, allt är färskt och blir omedelbart tillgängligt för alla och envar i det egna hemmet. SSIF:s samarbete över Sundet med den danska IF-seglarna bär frukt. Våra seglare kan, trots den njugghet, som mången LYS-frälst arrangör uppvisar mot entypskappsegling, inom det internationella Öresundsmästerskapets ram erbjudas ett antal bankappseglingar av hög klass med många IF-båtar på startlinjen. Ett exempel på detta var DM i Lomma förra året, där 19 IF-ar tävlade i hela sex race. I år arrangeras hela fyra regattor inom det Internationella Öresundsmästerskapets ram. Om du ska prioritera dina seglingar, välj dessa. Dessa är de mest utvecklande om du har ambitioner att bli en bättre seglare.

Valg av SEILDUK – LAMINATSEIL?

Seilduk er et meget spesielt materiale som blir fremstilt av bare noen få produsenter. De mest kjente er Bainbridge, Contender og Polyant Dimension. Produsentene oppgir data for spesifikk vekt og tøyelighet i forskjellige retninger av duken, slik som varp (lengde av rullen), vekt (bredde av rullen) og diagonalen. Det finnes egentlig tre basis typer av seilduk avhengig av høyde-breddeforholdet på seilet de skal brukes til; high aspect og varporienterte. De to første benyttes til crosscutskjæringer som er det mest vanlige (med horisontale sømmer). Varporienterte duker brukes til radielle og vertikale skjæringer. Dukens stabilitet er avhengig av hvor tett den blir vevet, antall tråder pr. flateenhet og overflatebehandlingen. Det foregår en kontinuerlig utvikling av nye dukkvaliteter. Seilduker som ble benyttet for noen få år siden kan idag ha gått ut av produksjonen og blir erstattet av nye med endrede data.

Seilmakerne har så valgets kval med å velge duk utfra disse data for sitt seildesign til hver enkel båttype. Det er med andre ord ikke bare å ta en seilduksrull og sy et seil med en fasong som seilerne ønsker.

Et storseil er festet til masten og bommen hvor belastningen er relativ liten. Akterliket er derimot fritt og sterkest belastet.

Seilmakeren vil derfor legge den sterkeste retningen av duken langs akterliket. En genuaduk er forskjellig fra en storseilduk i og med at seilet bare er festet til

forstaket. Underliket og akterliket er mer belastet enn forliket. Det er dessuten store krefter som går utfra skjøtehjørnet i en genua. En crosscut genua må syes i en duk som er tilnærmet like stabil i alle tre retningene. En triradial genua har panelene i kraftretningene dvs. utfra hvert hjørne av seilet og er sydd i en varporientert duk.

Dacron har siden den kom på markedet i midten av 50-årene vært det beste valget av seildukmateriale. Fasongen på seilene kan trimmes ved hjelp av halinger. Levetiden er blitt forbedret ved å velge optimal duk

og design. Med datadesign og plottere har det også blitt mulig å holde en jevn kvalitet. Noen seilmakere bruker sogar laserkuttere som styres av datamaskiner. Krav til miljøvennlige kjemikalier for overflatebehandlingen har dog de seneste årene ført til dårligere dukkvaliteter. Problemet er nå løst og dukene er igjen av høy kvalitet.

Seilere krever vanligvis lettest mulig duk for regattaseil. Men lette duker er for lette vinder. En lett dacronduk vil strekkes for mye i sterk vind og miste fasongen. En lettvind IF-genua av 190 g/m²



myk duk i crosscut egner seg kun for 0-4 m/s, noe mer ved skvalpesjø hvor de ikke er avgjørende. Et allroundseil i triradial skjæring er sammensatt av forskjellige dukvekter (stp up) for å kunna oppta kreftene i seilet optimalt.

Krav til båtfart, stabil duk over et stort vindregister og lang levetid har ført til utvikling av nye typer seilduk slik som Kevlar, Mylar, Cruiseland, Genesis og senest Pentax. Dette er laminatduker, hvilket betyr at duken er sammensatt av flere lag. Oftest er det "eksotiske" materialet beskyttet med tynn dacronduk så det ikke blir brutt ned av sollyset. Seilene blir betydelig lettere – ca 30 % – og gir formstabilitet over lengere tid enn dacron. Seilmakeren må imidlertid benytte datautstyr for å konstruere og produsere seilene. Moderne produksjonsmetoder har etterhvert ført til at prisnivået for seil i eksotiske materialer er blitt lavere og gjort seilene tilgjengelige også for den vanlige seiler med en slunken lommebok.

På årets IFRA møte ble det diskutert et forslag fra Norsk IF-Båt Klubb om å tillate laminatduk i genua. Våre svenske venner var imot forslaget. Danskene var mer interessert. Konklusjonen ble at undertegnede skulle undersøke hvilke entypeklasser som tillater laminatseil og hvilket erfaringer de har gjort.

En rask ringerunde resulterte i følgende: For moderne båter som 11mOD, First Class 8, Melges 24, J24 er laminatforseil tillatt. Likedan for eldre båtklasser som Maxi Racer, Smaragd, Maxi 77 og Målarbåter er laminatseil tillatt. Klassene Knarr, Express, IF, Grimstadjolle, Kragerøterne, Andunge, Oselvar, Princess, Killing, Vega, H-båt, Yngling, Star, 2,4mR og 12,5kvm tillater kun enkeltduk polyester-dacron. De som har anskaffet lamintseil bruker dem og vil ikke bytte med dacron. Erfaringen tilsier at laminatseil beholder formen lenger enn dacronseil. Jo større seilet er, dess gunstigere er det å bruke laminatduk.

X-99 har dacronseil, men det er sterke ønsker om å tillate laminatseil. Et regattaseil i dacron må byttes hvert år hvis man vil henge med. I en internasjonal klasse er det imidlertid tidkrevende å gjennomføre forandringer.

Snipe innførte omsider mylarstorseil i 1996 etter å ha gått den lange veien fra bomull i 30-årene til dacron i 60-årene.

Filosofien med IF'en har vært å holde kostnadene nede og dermed gjøre det mulig for alle å kunne konkurrere på ragattabanen. Argumentene fra IF-klubbene har derfor vært at laminatseil blir for dyrt i sammenligning med dacron og at levetiden på laminatseilene er for kort. Disse argumentene holder ikke lenger. Dacronseilene i crosscutskjæring, slik man ser på seil fra Bengt Johansson, og Edman, samt turseilene fra Albatross er selvfølgelig billigere enn radielle konstruksjoner. Dacronseil i squareduk med radial skjæring slik som brukes av Albatross og Eurosails koster idag det samme som et mylarseil eller et Genesis seil fra Sobstad. Alle laminatseil må utføres med radial skjæring på grunn av dukens egenskaper. Dermed er prisandelen for arbeidet sammenlignbart for dacron og laminatseil, mens selve materialdelen er dyrere for laminatseil. Det er kevlarduk som blir ansett som det beste alternativet hvis man ser på både pris og levetid for regattaseil. Et kevlarseil koster noe mer enn mylar, men varer lenger. De forskjellige dukfabrikantene kan nå leverere en ny type duk som kallas Pentax. Den vevde utgaven skulle ifølge våre klasseregler være tillatt. Men både høy pris og kort levetid gjør den lite interessant. Som laminat virker den allikevel meget lovende pga. forventet høy levetid, men dette tillater igjen ikke våre klasseregler.

For IF'en burde det være mulig å klare seg med en genua av laminatduk som vil dekke hele vindregisteret. Skal det seiles optimalt med dacronseil bør det som kjent brukes både lettvids og hardvindsgenua.

Under IFRA-møtet kunne ikke

våre svenske venner benekte hverken prisnivået eller levetiden. Det store poenget var at det vil være lettere å selge brukte crosscut genuaer uten å tape noe poent? En crosscut genua koster ca. 5000,- og kan selges etter 2 sesonger for 2000,-. En triradial dacron genua koster ca. 7000,- og kan selges etter 2 sesonger for 3000,-. Et laminatseil vil koste mellom 7000,- og 10000,- og kan brukes i 3 sesonger og selges for ca. 3000,-. Dette er som å kjøpe bruktbil. Prisfallet er størst for de dyreste modellene. De store summene er det dog ikke snakk om når det gjelder seil.

Hva er egentlig levetiden for et seil til regattabruk? Jeg vil si alt fra en regattastart til 100. Det hele avhenger av hvordan seilet brukes. Blafring i mye vind kan ødelegge et seil allerede før første starten, mens pen kveldseilas i Oslofjorden og rulling av seilet etter bruk kan gi flere års full glede.

IF'en er en gammel konstruksjon. Den har stor konkurranse fra mer moderne båter. Grunnen til at den gamle damen holder sig så godt i markedet er kanskje at den er billig, ser godt ut og ter seg bra og sikkert under vanskelige forhold. Klassen har sine trofaste og konservative tilhengere som stritter imot enhver forandring. Det har sikkert bidratt til å holde liv i damen og gjort henne attraktiv i visse kretser. Men selv vakre og livate gamle damer har en dag behov for å moderniseres noe.

Jeg er enig i at vi skal være forsiktige med å forandre klassereglene og for all del ikke ødelegge båten som entype. Det er fritt frem på utstysfronten – uansett hva det måtte koste. Plassering av halinger er også fritt. Hvorfor skal vi da ikke også tillate moderne seilduker når de egentlig ikke vil koste noe særlig mer? Det går an å begynne med en genua i laminatduk!

Er det andre IF-seilere som har noen tanker om dacron og laminatseil, vil det være interessant å høre om dem.

Svein Wright
NOR-75

Välj ”rätt” försäkringsbolag

Ett vanligt samtalsämne båtägare emellan är försäkringsbolagens villkor för båtförsäkringar. Eftersom försäkringsvillkoren ofta upplevs som både svårtydda, krångliga och med olika förbehåll så är det ofta besvärligt att få en klar uppfattning om vilken ersättning man kan förvänta sig vid en eventuell skada.

Försäkringsvärdet för IF-båtar ligger mellan 40,000 och 80,000 kr och detta brukar medföra en årspremie på ca 400-700 kr/år. Ersättningen vid en eventuell skada kan däremot variera högst avsevärt mellan olika försäkringsbolag och skillnaden kan i vissa fall räknas i tusentals kronor. Detta innebär att det knappast är någon hundralapps skillnad på årspremien som borde avgöra

vilket försäkringsbolag man väljer utan det viktiga är i stället vilket skydd man har vid en eventuell skada.

För att en gång för alla utreda hur olika försäkringsbolag ser på olika typer av skador har VIF under våren tillskrivit olika bolag med begäran om en skriftlig redovisning, av vilka ersättningar man kan förvänta sig vid olika typer av sjöskador. Vi har då beskrivit tre konkreta exempel på sjöskador enligt nedan.

För alla skadefallen gäller att båttypen är IF-båt, med försäkringsvärde 60,000 kr, byggd 1972. För respektive exempel har vi begärt en beskrivning av skaderegleringsförloppet och vilka ersättningar, självrisker och eventuella avdrag som blir aktuella. Vi har

också meddelat att vi avser att publicera resultatet i Svenska IF-båtförbundets medlemstidning ”Medvind”.

EXEMPEL 1:

Under kappsegling inträffar en kollision mellan två IF-båtar. Vindstyrkan är 12m/s. Kollisionen inträffar i en styrbord/babord situation. Protest inlämnas och babordsbåten förklaras skyldig till kollisionen. Skadorna på styrbordsbåten omfattar skada på skrov (reparationskostnad 10,000 kr) och en förstörd dacrongenua (3 år gammal, nypris 8,000 kr). Babordsbåten klarar sig med mindre skador (värderas till 800 kr, båtägaren reparerar själv).

| | Premie 1) | Skada 1 Sb-båt | Bb-båt | Skada 2 utbyrd | utlånad | Skada 3 |
|------------------|-----------|-------------------|---|--|--|---|
| Atlantica | 565 | 16 400 kr | 800 kr minus själv- risk 1 000 kr | 12 000 kr minus själv- risk 2 000 kr | 12 000 kr minus själv- risk 1 000 kr | 13 000 kr minus själv- risk 2 950 kr |
| Länsförsäkringar | 654 | 15 600 kr | 800 kr minus själv- risk 1 200 kr | 12 000 kr minus själv- risk 1 200 kr | 12 000 kr minus själv- risk 1 200 kr | 6 400 kr minus själv- risk 1 200 kr |
| SjöSäkra/Folksam | 437 | 14 400 kr | 800 kr minus själv- risk 1 000 kr | 12 000 kr minus själv- risk 1 000 kr | 12 000 kr minus själv- risk 1 000 kr | 6 400 kr minus själv- risk 1 000 |
| Svenska Sjö | 530 2) | 16 400 kr | 800 kr minus själv- risk 1 500 kr | 12 000 kr minus själv- risk 3 000 kr | 12 000 kr minus själv- risk 1 500 kr | 2 000 + kostn. för motsv. beg. mast minus självrisk 1 500 kr |
| Skandia | Ej svarat | | | | | |
| Norska Sjö | Ej svarat | | | | | |
| Trygg-Hansa | Ej svarat | | | | | |

EXEMPEL 2:

Vid en grundstötning skadas roder och skrov (reparationskostnad 12,000 kr). Vädret var vid skadetillfället bra med måttlig vind. Båten var vid skadetillfället utlånad/uthyrd.

EXEMPEL 3:

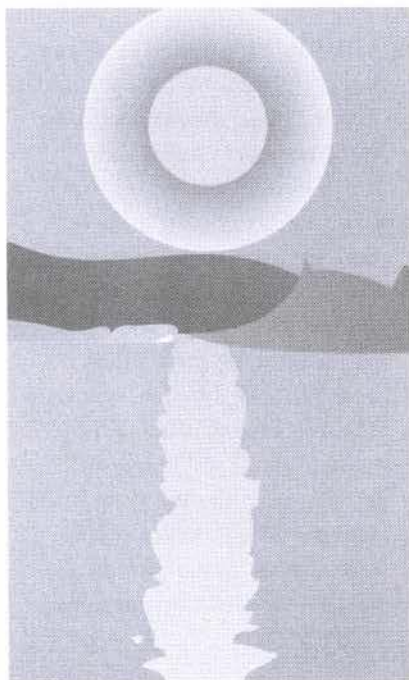
Under segling i 14m/s inträffar mastbrott på grund av utmattning i ett röstjärn. Aluminiummasten går av och går inte att reparera. Nypriset på en likvärdig mast är 22,000 kr, en begagnad finns inte att tillgå. Storseglet måste lagas för 2,000 kr.

Resultatet av svaren redovisas i följande sammanställning. Ersättningen i form av reparation eller kontantersättning anges.1) Premie med avdrag för nautisk kompetens

2) Svenska Sjö kräver säkerhetsbesiktning för båtar äldre än 25 år. Besiktningen måste upprepas var 3:e år.

Kommentarer till resultatet:

Skada 1: Alla bolag ersätter styrbordsbåten fullt ut för skrovskadan. Skillnaden i ersättning beror på olika höga åldersavdrag



för den förstörda genuan. Baborbordsbåten ansvarsförsäkring bekostar skadan. I vissa fall (Atlantica) anger man att självriskan kvittas mot eget reparationsarbete.

Skada 2: Alla bolag ersätter fullt ut för skadan. Vissa bolag tillämpar dubbel självrisk vid uthyrning.

Skada 3: Olika åldersavdrag för masten medför stora skillnader i ersättningsnivå. Atlantica tillämpar max åldersavdrag på 50% och en extra självrisk på 15% av skadebeloppet medan Länsförsäkringar och SjöSäkra/Folksam drar av hela 80 % på en mast äldre än 20 år. Svenska Sjö:s svar är svårtolkat eftersom det beror på vad marknadsvärdet för en begagnad mast är.

Undersökningen visar att vissa försäkringsbolag ger en mycket låg ersättning vid framför allt rigghaverier. Eftersom riggen måste betraktas som en mycket vital del på en segelbåt och begagnade master inte "växer på trån" (om dom ändå gjorde det) så begriper man inte hur en stackars IF-båtsägare med kraschad rigg kan klara av att skaffa en likvärdig begagnad mast med till exempel 6,000 kr i skadeersättning på fickan. Jag har aldrig sett begagnade IF-båtsmaster i Watski's katalog.

Skall man kora en segrare i VIF:s "försäkringsbolagstest" så bör det bli Atlantica. Bolaget har till säsongen 1998 sänkt det maximala åldersavdraget på master från 80 % ned till 50 %. Förhoppningsvis med insikten om att aluminiummaster inte åldras i den utsträckning som man har trott.

Tyvärr har inte Trygg-Hansa, Skandia och Norska Sjö brytt sig om att svara på vår förfrågan. Vi får därför försöka redovisa dessa resultat i ett senare nummer av Medvind.

Anders Hellman, IF 2447

Nya stadgar på gång

IF-båtförbundets gällande stadgar har sitt ursprung i sextiotalets slut, och kom till i samband med att förbundet bildades. En del förhållanden, som gällde då, gäller inte nu längre. Dessutom har förbundets verksamhet utvecklats under de nästan trettio år förbundet har existerat som klassförbund. Därför har det uppstått ett behov att revidera och modernisera förbundets stadgar.

Årsmötet i Uppsala, (verksamhetsåret 1996), gav styrelsen i uppdrag att utforma ett förslag till stadgerevision. En arbetsgrupp, bestående av Ragnar Jalakas och Marek Janiec har arbetat fram ett förslag till nya stadgar, och dessa kommer att framläggas för nästa årsmöte.

Små förändringar

De mest betydande förändringarna, som kommer att föreslås är:
-att möjligheten till familjemedlemskap skrivs in för att anpassa stadgarna till nuvarande praxis.

-att regionernas antal och gränser tas bort ur stadgarna och att man därmed tillåter, att nya regioner kan bildas.

-att regionen ska redovisa sin verksamhet för förbundet senast 30 juni för att få disponera årets regionandel.

-att man tillåter styrelsemöten där deltagande kan ske via ständig telefonkontakt.

-att endast förslag till ändring av de delar av klassreglerna, som berör båten, dess utrustning, besättning etc.

underställs medlemmarna för omröstning

För övrigt kommer förslaget endast att innehålla smärre justeringar och förtydliganden.

Ragnar Jalakas och
Marek Janiec

SM för IF-båtar på Råå 8 - 12 juli 1998

Råå-Helsingborg Segelsällskap arrangerar i samarbete med Råå Jolleklubb 1998 års Internationella SM i IF-båt den 8 - 12 juli. Eftersom tävlingen är öppen förväntas ett tiotal danska båtar. Totalt kommer 45-50 besättningar med sina båtar för att göra upp om SM-titeln, från Örnsköldsvik i norr till Skanör i söder, både seglande och på lastbil. Många båtar kommer i år att segla två mästerskap, eftersom det danska mästerskapet går i Köge-bukten veckan före.

Banorna kommer att vara publikvänliga kryss-länsbanor med start och målgång i närheten av Råå småbåtshamn. Under de tre dagarna är målet att genomföra 8 delseglingar.

Under senare år har IF-båten fått ett rejält uppsving i sundet. I Råå tävlar för närvarande 6-8 båtar, vilka kommer att delta. De många Malmöbåtarna kommer också att visa sin form. Ett SM innebär ett ökat intresse i klassen och det är stor efterfrågan på IF-båtar att låna och köpa. Konkurrensen har gjort att vi kommer att se svenska och danska båtar från sundet högt upp i prislistan.

Råå är en gammal pittoresk fiske- och sjöfartsby med stort antal åretrunthus. Stränderna intill hamnen är välbesökta och du hittar affärer på gångavstånd. I trakten finns dessutom mycket för anhöriga att göra medan du är på havet.

När du läser ska du ha fått inbjudan till tävlingen. Har du frågor är du välkommen att ringa kontaktpersonerna.

Du kan också besöka tävlingens egna hemsida på Internet. Där finns information om Råå, Helsingborg, seglingsvattnet, mm. Du kan anmäla dig med formulär och du kommer att hitta resultaten där.

Vi gör vårt bästa för att tävlingen ska bli lyckad och minnesrik och hoppas att riktigt många seglare kommer att delta. Passa på att segla två mästerskap i år, eller att kombinera SM med semestersegling på nya vatten!

Johan Winberg

Eskadersegling till SM och DM

För västkustens seglare ges i år möjlighet att delta både i det danska mästerskapet och jämväl det svenska i Råå. Danska avhålls i vecka 27 och svenska följer tätt på under vecka 28. Det är inte fel att transportsegla ner tillsammans med seglarkollegerna. Vi får någon att trimma mot under 100 distans, samt att dricka pilsner med på kvällskröken. Icke att förglömma de rent säkerhetsmässiga aspekterna under seglingen. De från västkusten som tänkt sig att delta kan samordna sig genom att ta kontakt med Bengt Cederblad, IF-1094. Det blir också billigare om vi betalar anmälningsavgiften till danska mästerskapet genom en hand och därmed lurar postverket på "skicka pengar-avgiften".

BC, IF-1094 Agda Värregn från Hinsholmskilen.

Kapp- seglingskurs för damer, Stockholm

Stockholms seglarförbunds damkommitté inbjuder till kappseglingskurs för damer med teorikvällar den 4, 11 och 19 maj samt en praktikhelg ute vid KSSS Saltsjöbaden den 23-24 maj. Önskvärt är att du som är intresserad har en viss segelvana och helst deltagit i någon eller några kappseglingar tidigare. Anmälan till Stockholms Seglarförbund på tel 08/6639030, fax 08/6618275.

Kapp- seglingskurs för damer, Malmö

SSIF har tagit initiativet till en kappseglingskurs för damer, där nybörjare är välkomna. Målsättningen är att öka dammedlemmarnas intresse för kappsegling och att en eller flera kvinnliga besättningar kommer att starta i de kommande SM-seglingarna i Råå. Kursen kommer att hållas under helgen den 23-24 maj i Malmö Segelsällskaps klubbhus och utanför Limhamns småbåtshamn. Två damtränare har engagerats till kursen och de kommer att varva grundläggande teoretiska och praktiska råd.

Lolo Lindgren

För att få kappsegla IF-båt i alla sammanhang förutom LYS, skall det finnas ett mätbrev utfärdat på båten i ägarens namn. Mätbrevet är ett intyg på, att båten uppfyller klassreglerna. Mätbrevet utfärdas av IF-båt-förbundets tekniska kommitté. Krav på mätbrev gäller även i sådana regattor som till exempel Lidingö Runt, där IF-båten seglar i egen klass (entyp) tillsammans med bland annat olika LYS-klasser.

Men detta innebär inte, att en IF-båt kan se ut hur som helst vid LYS-segling. Det *enda* som inte krävs är själva mätbrevet och att seglen inte behöver vara inmätta. För övrigt ska båten uppfylla klassreglerna. Om du till exempel har monterat en rullflock med förstagsprofil i förstagsfästet, använder mylarsegel eller en fullattestor, uppfyller du *inte* klassreglerna och måste skaffa dig ett LYS-certifikat för att få kappsegla över huvud taget.

Så om du ska kappsegla är det lugnast att hålla sig till klassreglerna. De finns bland annat att hämta hem från vår hemsida om du har tillgång till Internet. Och det lugnaste av allt är att ha ett mätbrev. Då har du ett intyg på att din båt är en riktig IF-båt.

MÄTBREVOCHMÄTNING

Hittills har 225 IF-båtagare fått nya mätbrev till sin båt. Ytterligare cirka 25 är på gång just nu.

Fördelningen av utfärdade mätbrev på regionerna är för närvarande:

| | |
|-------|-----|
| OIF: | 100 |
| VIF: | 46 |
| SSIF: | 38 |
| BIF: | 27 |
| SOIF: | 14 |

Viktat med avseende på regionernas båtbestånd, torde SSIF med sina 69 mätbrev fortfarande vara den mätbrevstaste regionen. I fortsättningen kommer det att behövas en inmätning av båten för att få mätbrev. Enda undantaget är när en båt, till vilken mätbrev är utfärdat innan, byter ägare. Då kan den nye ägaren få ett mätbrev, om den förre skriftligen intygar på en särskild blankett, att båten uppfyller klassreglerna.

Kappsegling med IF-Båtvad gäller?

INMÄTNING VID FÖR-ÄNDRINGAR

Notera, att mätbrevet blir ogiltigt vid utbyte av mast eller roder. Inmätning av de nya delarna måste utföras och ett nytt mätbrev utfärdas med notering om förändringen. Ett sådant mätbrev utfärdas utan kostnad för ägaren. För rodret finns ett särskilt mätformulär och för masten kan det vanliga mätformuläret användas.

Ombyggnad av inredning kräver normalt ingen ommätning, så länge man håller sig inom det, som gäller för den i klassreglerna specificerade minimiinredningen. Till exempel kan man ta bort en av två garderober eller göra ett skåp av den ena garderoben eller bygga ett nytt pentry. Men man får *inte* ta bort en koj eller skåpen under skarndäck. Durkarna i ruffen eller i utrymmet under sittbrunnen får heller inte avlägsnas. Och är du det minsta osäker om vad som är tillåtet, kontakta alltid någon i tekniska kommittén. Vad gäller rodret ska det mätas *efter* eventuell slipning och spackling. Vad gäller masten, skall både själva masten med spridare och mätmärken mätas upp, samt dess placering på däck, dvs avståndet till sargkanter, förstäv samt fockhalsfäste.

VEM UTFÖR INMÄTNING?

Om du ska mäta in din IF-båt, kan du hämta all information du behöver från vår hemsida under rubriken "KLASSEN". Mätningen ska utföras av en av Svenska Seglarförbundet licensierad mätman. Kontakta ditt distriktsseglarförbund så får du en mätman anvisad. Alla regionsansvariga uppmanas att vid behov hjälpa sina medlemmar med att hitta mätmän, som kan stå till tjänst. Det är viktigt för att våra IF-båtar

ska kunna behålla sin kappseglingsstatus. (All information som kan hämtas på klassens hemsida kan naturligtvis också erhållas på vanligt papper från respektive regionsstyrelse och Svenska If-båtförbundet. Reds anm)

IFRA-MÖTETS TOLKNINGAR AV KLASSREGLERNA

På årets IFRA-möte gjordes följande tolkning av de nuvarande klassreglerna:

Mastprofilens form:

Ordet "elliptisk" ska tolkas som oval. Elliptisk form är strikt matematiskt definierad och förekommer inte bland befintliga profiler.

EVENTUELLT SEGELNUMMER OCH NATIONALITETS-BETECKNING I GENUAN

KSR kräver, att försegel som kan sträckas bakom masten längre än 30 % av bomlikets längd, ska ha segelnummer och nationalitetsbeteckning. IF-båten ligger just i gränzonen. För att undvika missförstånd och för att inte införa någon förändring av nuvarande regler har IFRA tolkat att IF-båtens genua *inte* skall ha vare sig siffror eller bokstäver.

OMSKRIVNING AV TEXT I DEL G

Förutom dessa förändringar beslutades det om en formell omskrivning av texten i klassreglernas del G. Avsnittet hänvisar till numera till RSR, vars segeldel är samma som ISAF:s segelmätregler, (till vilka man hänvisade innan). I sak innebär detta alltså ingen förändring. Ovanstående tolkningar kommer att införas i nästa nytryckning av 1997 års klassregler.

Marek Janiec, Tekniska Kommittén

IF-båt förbundets årsmöte den 31 januari 1998

Denna dag samlades 13 medlemmar på Surbrunnsgatan vid Odenplan i Stockholm. Hans Ögren ordnade lokalen, som på vardagar inrymmer vuxenstuderande i SSVH:s regi. Det ringa antalet deltagare berodde nog delvis på det snöoväder som drog över Uppsala och Stockholm under natten. E4:an var avstängd, pendeln hade växelfel och tunnelbanan var försenad på grund av is på ledningarna. Det var riktigt gemytligt att sitta inomhus och prata IF några timmar. Både gamla och nya frågor togs upp och sammandraget ser ut som följer.

MÖTET ÖPPNADES

Ordförande Hans Ögren förklarade mötet öppnat och hälsade alla närvarande välkomna. Mötet förklarades behörigen utlyst och dagordningen godkändes. Tretton röstberättigade medlemmar registrerades. Antalet inkomna poströster var 16 stycken. Till mötesordförande valdes Hans Ögren och till sekreterare Andreas Dahl. Till justeringsmän valdes Ulrika By och Lars Andersson. Samtliga regioner utom SOIF var representerade på mötet.

GOD LIKVIDITET

Verksamhetsberättelse, respektive ekonomisk- och revisionsberättelse föredrogs av Ragnar Jalakas och dessa godkändes. Förbundet hade vid verksamhetsårets utgång en hedersmedlem, 617 helbetalande och två familjemedlemmar. Den ekonomiska berättelsen visade ett positivt resultat på 18009,76 kr. På intäktsidan har emellertid posten mätbrevsavgifter på totalt 21100 kr tillkommit och som

delvis är av engångskaraktär. Man behöver inte mätbrev varje år och det betyder att kostnaderna "egentligen" motsvarar utgifterna. Likviditeten är god med nästan 60000 kr på postgirot.

ANSVARSFRIHET

Styrelsen beviljades enhälligt ansvarsfrihet för 1997. Styrelsen tackar för visat förtroende.

1998 ÅRS STYRELSE

Till ordförande omvaldes Hans Ögren. Till kassör omvaldes Ragnar Jalakas. Till suppleant valdes Mats Bengtsson. Regionernas styrelseledamöter registrerades.

BIF; Anders Åhlin. OIF; Rune Lagerkvist ers. Stig Lidén. SOIF; ingen förslagen. SSIF; Marek Janiec ers. Johan Winberg. VIF; Anders Hellman, ers. Per Osvalds. Till revisorer omvaldes Bengt Petersson och Bengt Cederblad. Till valberedningen utsågs för: BIF; Anders Åhlin OIF; Yngve Carlsten och Staffan Eklund (extra) SOIF; ingen förslagen. SSIF; Bengt Friberg. VIF; Anders Ewert. Sammankallande är Yngve Carlsten.

MEDLEMSAVGIFTEN

Medlemsavgiften för 1998 beslutades vara oförändrad 200 kr i enlighet med styrelsens förslag.

ÖVRIGA FRÅGOR

Sedan till de övriga frågorna, som tog den mesta tiden i anspråk.

Följande punkter togs upp:

1. Föreskrifter för rutiner i samband med IF-SM arrangemang. Styrelsen har fått i uppgift att

utreda frågan ytterligare samt komma med förslag till vad som kan föreskrivas ett SM. Det föreslogs att arrangemanget ska utlysas senast en viss tid i förväg samt att komplett resultatlista skall publiceras i Medvind. Ansvarsfrågan diskuterades också. Vad ska arrangörsklubb respektive regionen ansvara för? Styrelsen fick i uppgift att utreda frågan.

2. Rapport från tekniska kommittén. Marek Janiec rapporterade och förbundets hemsida på internet diskuterades. Generellt kan sägas att hemsidan idag utgör en viktig del av förbundet. Det är ett sätt att nå nya medlemmar och att få färsk information. Till exempel är salutorget, där man kan köpa och sälja IF- prylar, speciellt uppskattat.

3. Representation på båtmässor respektive Seglardagen i Gävle.

Förbundet är representerat både på Göteborgs och Stockholms båtmässor. VIF rapporterade att man trots påtryckningar inte fått tillstånd att ha en IF-båt på Göteborgsmässan. Representanter på Seglardagen i Gävle blir Hans Ögren och Rune Lagerkvist. Seglarförbundet sponsrar deltagandet i Gävle.

4. Stadgerevision. Stadgarna har uppdaterats och reviderats. Förslag om stadgeändringar framlades till styrelsen för vidare behandling.

5. Dekaler och "logotypes". Olika förslag av Per Osvalds framlades genom Anders Hellman. Ytterligare bearbetning pågår. Olika varianter på logotyper, hur de kan användas och vad det kan ha för betydelse diskuterades. Mötesdeltagarna var hyfsat överens om att en logotyp ska vara

enkel i sin utformning och om den avbildar en IF- båt visa det som är karakteristiskt. Att den är 7/8 riggad, långkölad och seglas med spinnaker.

6. Damansvarigs uppgift och ändamål. Styrelsen har fått till uppgift att formulera ändamålet med och målsättningen för en damansvarig. *Seglarförbundet föreskriver att ett klassförbund skall utse en damansvarig, vilket är bra, men för att på ett ändamålsenligt sätt förvalta ansvaret efterfrågades att styrelsen ytterligare skulle klarlägga uppgiften för och ändamålet med en damansvarig i IF- båt förbundet.*

7. SM- turordning. Styrelsen beslutade att aktivera frågan, grundligt analysera, och presentera resultatet. *I många år har frågan återkommit och det finns både för och nackdelar med dagens system. Styrelsen vill emellertid aktualisera frågan och diskutera olika alternativ för att sedan redovisa resultatet.*

8. Styrelsens säte. Frågan diskuterades.

9. Försäkringsfrågor. Frågan diskuterades. *Problemet för de flesta är att riggen inte går att försäkra till nyanskaffningsvärde. Om man får haveri måste den bytas ut och det är svårt att få tag på begagnade riggar. Det har emellertid visat sig att man till exempel kan försäkra sig utomlands med bättre villkor och att själva maströret utan beslag eventuellt kan köpas till en rimlig penning. Tekniska kommittén driver och utreder frågan.*

Mötet avslutades av ordförande Hans Ögren.

Sekreterarens sammanfattning

Efter ett år av sekreterarskap tänkte jag ta mig friheten att kort sammanfatta mina upplevelser. Eftersom jag är relativt ny medlem i förbundet har jag successivt fått lära känna eldsjälarna som sitter i styrelsen och de flesta regionsledamöterna. Det är helt uppenbart att flera, av egen fri vilja och förmåga, jobbar hårt och betyder mycket för förbundet. Det har varit roligt och lärorikt att lära känna dessa individer och att delta i diskussionerna, som ofta varit både intensiva och långa.

I detalj har mina sysslor varit att rapportera och dokumentera vad som gjorts på styrelsemötena. Vi har sammanträtt tre gånger under 1997 på tre olika platser. Varje gång har nya frågor tagits upp men också de gamla vanliga som på detta sätt hålls levande. Jag ser fram emot ännu ett år som sekreterare, med nya upplevelser, och skulle även tycka att det vore kul med en liten förnyring av ledamöterna. Medelåldern är mellan 40 och uppåt!

Vid protokollet och kommentarerna Andreas Dahl, sekreterare.

Torsdagsträningar på Bosön

Under tre veckor på försommaren kommer Björn Österberg att hålla en serie träningskvällar på Bosö Båtklubb. Det blir en kort krysslänsbana på Askrikefjärden, med gott om tillfällen att träna allt det där som man behöver kunna under kappsegling. Det vill säga: Starter, rundningar, sättning och nedtagning av spinnakern, gippar, taktik osv.

Vi samlas tre kvällar vid klubbhuset kl 18.00, och seglar ungefär två timmar. Efteråt blir det en macka och genomgång av kvällens övningar. Aktuella datum är 28 maj, 4 och 11 juni, vilket alltså innebär en formtopp(?) lagom till Vikingaregattan. Om du vill ta din egen båt till Bosön, kan gästplats ordnas, och om du saknar besättning eller båt, ska vi försöka pussla ihop det hela. Missa inte detta tillfälle att träna bansegling under trevliga former!

För mer information, kontakta Anita Sikström, tel 08-767 12 93, säkrast mellan kl 15-21.

Nya medlemmar i Stockholmstrakten!

Alla nya medlemmar som kan och vill ta sig till Bosö Båtklubb på Lidingö är välkomna till en vårkväll i IF-båtens tecken. Vi träffas vid klubbhuset kl. 19.00 och beroende på väder och vind kan vi hålla oss under tak eller ute på bryggorna. Information och gemenskap utlovas i vilket fall som helst, liksom kaffe med dopp. Anmäl dig gärna i förväg till Lars Andersson, tel 08-511 809 64 eller Anita Sikström, tel 08-767 12 93. OBS! Ändrat datum från OIF:s vårutskick!

OIF är på gång

Det är lika bra att säga det med en gång - om det nu skulle vara så att det undgått någon:

OIF är på gång. Årets första fyra månader har varit nästan lika intensiva som den nu äntligen infallna kappseglingsperioden.

Tack för det alla pubbesökare, kursdeltagare, studiebesöksintresserade!

Redan innan jul lyckades klubbmästare Lasse Andersson och pubmästare Gunilla Bering samla ett rejält gäng IF-seglare på stamstället Zum Fransiskaner på Skeppsbron i centrala Stockholm. Valet av lokal föregicks av ett gediget researcharbete från klubbmästarens sida. Ändå är valet fortfarande omtvistat - visserligen erbjuder stället en viss utsikt över vatten, men frågan är om det uppväger det höga priset på öl och den något trista menyn...

Diskussion därom pågår; särskilt inblandade är bland andra Rune Lagerqvist, Tom Björkholm och Bengt Lindman - alla trogna pubbesökare. Tom blev för övrigt utsedd till 1997-års hedersknyffel och förärades Guld-IF:en vid årsmötet i höstas. Detta för att han så duktigt ställt upp och gastat, inte minst åt Yngve Carlsten på IF 1742 under förra säsongen.

Pubkvällarna har annars innehållit mycket snack om segel, inte minst tack vare att Björn Österberg från North Sails dykt upp vid flera tillfällen. Ett hedersbesök av ordförande Hans Ögren gjorde att en av träffarna blev en renodlad diskussion kring SM i Råå och de förhållanden som råder i farvatten där.

Som ni ser - en OIF:are som inte dyker upp på pubkvällarna missar mycket. Så fort kappseglingssä-

songen är över drar vi i gång igen, första onsdagen varje månad - lita på det.

I mars föranledde ett synnerligen uppskattat studiebesök hos Benn's riggverkstad, som flyttat från city ut till Orminge, långa samtal om bland annat avlastare och spridarvinklar. På besöket följde två kurskvällar tillsammans med Björn Österberg. Huvudtemat var olika typer av tekniska lösningar för trimanordningar. Många goda idéer ventilerades och många lät sig inspireras att plocka fram både bormaskiner och plånböcker.

OIF:s vassa Pontus Rosberg i IF 3352 och undertecknad (som seglar IF 2132) har nu utökat sina vokabulär med två ord: Harken och Spectra. Inget annat gäller, konstaterar vi med en rejäl glimt i ögat. Vill du veta vad vi menar med det.

Ett hyfsat välbesökt rådslag om SM 1999 ledde till att det nu är bestämt att vi satsar på att förläggas det till Utö. Mer information följer. Rapporteras redan här och nu kan att skarpögda Tiina Andersson, IF 913, firat 40 år. Hon förärades ett signalställ och en specialdesignad partyflagga - så nu vet vi i vilken ruff det vankas kalas händanefter.

Den 6 maj gick första onsdagsseglingen vid Bosö BK. Fem IF:ar startade och det blev ett ruskigt spännande race där nygamla IF-seglaren Hanse Thorslund, som lånat IF 856 under den här säsongen, gick hem med en första delseger.

Även det andra onsdagsracet ställde fem IF:ar upp, den här gången lyckades dock inte Thorslund och kompani - de drog med sig startbojen i spinnarkergajen

och fick starta om - till Ulrika By och Björn Österbergs stora glädje. De gick i mål fem minuter före Hanse, gissa om han låtsades vara oberörd i Bosöns After Sail Bar efteråt...

Särskilt kul under det andra racet var att Peter Carty, i IF 1541, gjorde en kalasstart. Mycket träning och engagemang ligger bakom, det vet alla OIF:are.

Och nu bara fortsätter det! Den 25 maj har vi träff för alla nya medlemmar på Bosön, Lidingö. Information och visning av båtar står på programmet. Anmäl dig bums till Lasse Andersson, 08-511 809 64. Alla får vi dessutom chansen att träna krysslänsbana på besvärliga Askrikefjärden. 28 maj, 4 och 11 juni kör vi hårt under ledning av Björn Österberg. Efteråt fikar vi och går igenom teorin bakom den ofta så överraskande praktiken. Vill du vara med och ta med dig din egen IF, ring Anita Sikström på telefon 08-767 12 93 så hjälper hon till med bryggplats.

Under hela denna period fortgår självklart onsdagsseglingarna på Bosön. Det är fantastiskt kul att IF-klassen dominerar racen - så häng med du också - alla är välkomna, omvänd lysstart gäller, oftast kring 18.30. Även icke medlemmar i BoBK får vara med. Har du svårt att hinna ut till 18.00, ring Anita på ovanstående nummer så anmäler hon dig. Seglingarna är gratis, precis som kaffet till eftersnacket.

LIDINGÖ RUNT - VILKEN SUCCÉ!

Redan innan racet startade kunde vi i morgonpressen läsa om IF-klassen. "Glädjande nog har man vaknat till också inom IF där 25 båtar ställer upp", skrev Kurt Lorén i DN.

Efteråt noterade SvD att klassen visat på en "ovanlig kraftsamling" och i DN omnämndes IF-klassen som "tillpiggnande".

Sådant värmer - särskilt eftersom det är sant. Årets alla aktiviteter

har trissat upp stämningen och intresset, vilket bara kan leda till något gott. IF må vara en retroklass, som vissa mer hippa kappseglare ofta hävdar - men vad gör det när retro är inne?

Men åter till Lidingö Runt. Med 25 båtar på startlinjen blev det litet trångt vid lovartsbojen, många fick svårigheter att ta sig loss. Den till en början sydliga vinden var extremt varierande i styrka - allt mellan noll och uppemot 10 meter per sekund i byarna ställde till en del bekymmer.

Vinden gick småningom över på väst och då hade Pontus Rosberg i IF 3352 tagit ledningen, jagad av Hans Thorslund och Björn Österberg i IF 856. På kryssen över Askrike kunde dock Thorslund, som redan gjort sig känd för att se vindskiften innan de inträffar, ta

över ledningen och efter det kunde ingenting stoppa herrar Thorslund och Österberg - de gick i mål drygt 3 minuter före Pontus Rosberg som ändå och med rätta var mycket nöjd över sin insats. Trea kom Fredrik Mattson, fyra Uno Almgren och femma Anders Söderqvist.

Årets hederspris går till Yngve Carlsten som körde in på en 14:e placering, trots att han bara för några månader sedan opererades för sitt lårbensbrott. Strongt!

Men bäst av allt var kanske ändå att Anita Sikström sett till att ordna en fest efteråt. I SS Vegas klubblokal vid Ropsten blev det både mat, sång och dans under lördagskvällen. En tradition värd att etablera konstaterade det 20-tal partysugna seglarna som kom till kalaset. Tre av dem tyckte att det var så kul att de sov över på

ett gäng segelsäckar, några namn ska vi inte nämna i det här sammanhanget, men även dylikt beteende förtjänar att uppmuntras.

Tack Anita och till nästa år: Se till att ni är där, ni också.

Ulrika By



Segling i åskväder

På väg till Danska mästerskapet i somras skulle jag och Marek som första etapp transportsegla från Limhamn till Helsingborg. Halv- och spinnakern drog behagligt i den lätta sommarbris. Arbetet och vardagen var totalt bortkopplat, smörgåsarna smakade extra bra osv. Närmaste vägen var genom Gräsrännan utanför Landskrona. När vi närmade oss Gräsrännan vred vinden mot oss så spinnakern fick tas ner.

- I Gräsrännan finns en del sjömärken att hålla reda på, sa Marek och försvann ner i båten för att kika på sjökortet. När han kom upp igen påpekade han att himlen såg mörk ut akteröver. Snart var vi överens om att det mörka nog inte skulle komma till oss...

Lika snart började vinden tillta akterifrån. I nästa moment befann vi oss i det intensivaste åskväder som registrerats i Malmöregionen. Dagsljuset var bytt mot nattmörker, sommarvädret mot horisontellt slagregn, det regnade från ruffluckan fram till förpiken. Sikten var

100 meter och vindstyrkan kanske runt 20 m/s. Diverse sjömärken passerade förbi samtidigt som bogvägen rullade upp sjögräs över fördäck. Efter några minuter släppte den första oron när jag förstod att vinden inte skulle tillta mer och att inga kända hinder fanns föröver. Det saknade inte helt tjustning att forsa fram och efterhand kunde man mer och mer avspänt arbeta med rorkulten.

Marek ojjade sig en period när genuan snurrat sig ganska många varv runt förstaget. För mig gick det lika bra på det viset.

Oron för blixtnedslag gjorde sig mer och mer påmind. Det blixtrade friskt i alla väderstreck. Plötsligt dök Gräsrännans fyr upp rakt föröver. Jag fick välja mellan att slöra till styrbord om den eller att segla överplatt till babord. Jag valde det senare. Visserligen rider båten lite hit och dit på vågorana, men med bra press i seglet kommer nog inte gippen i första taget.

Åskvädret hade dragit förbi och nu följde en konstig period när

man tycktes segla bidevind i geometriskt fulländade halvcirklar.

Bland dom som seglat i några år kan de flesta berätta om liknande upplevelser vilket ofta också görs med viss förtjusning. Förutom det rent spektakulära i historierna finns nyttiga erfarenheter som är svårare att förmedla. Mareks tidigare åskväderserfarenhet skedde även den i Gräsrännan! Läns- eller bidevind är det enda som står till buds. Det är inte garanterat att bidevindsseglingen ger någon fart framåt, däremot har jag hört om IF-båtar som marchat fint i undanvind på bara riggen.

Det gäller att inte sluta tänka konstruktivt. En person som lyckas med det har mycket god inverkan på övriga i besättningen.

Reva seglen innan åskbyn. Har man väl hamnat i blåsten är det nog ofta bättre att segla på det man har uppe. Spinnakern måste man ta ner eller i värsta fall göra sig kvitt.

Robert Östman