



NR 3 • 1990

Pris 10:-

EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning
Norsk IF-båtklubbs medlemstidning
Dansk IF-båtklubbs medlemstidning



Foto: Norr-Foto, Härnösand

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1990

Ordförande	Hans Ögren, Nybrogatan 4, 87130 HÄRNÖSAND, tel 0611-13020 (arb), 22655 (bost)
Vice ordförande	Henric Blome, Midgårdsvägen 512, 75100 ODENSBÄCKEN, tel 019-50414 (bost)
Sekreterare	Harald Öhman, Hovsgränd 7, 87131 HÄRNÖSAND
Kassör	Per-Gunnar Olofsson, Landgrensgatan 28, 87160 HÄRNÖSAND, tel 0611-18840 (bost)
Suppleant	Stefan Asker (PR), Älgvägen 13, 64568 KARLSTAD, tel 054-833825 (bost)
Suppleant	Alf Andersson, Oxelgatan 10, 42177 VÄSTRA FRÖLUNDA, tel 031-291971 (bost)
Adjungerande	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 89023 SJÄLEVAD, tel 0660-46996 (bost) Anders Carlsson*, Fågelsångsvägen 14, 89141 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-17235 (bost) Hans Larsson, Lovisavägen 9, 89023 SJÄLEVAD, tel 0660-48779 (bost)
Ledamot från BIF	Anders Carlsson*, Fågelsångsvägen 14, 89141 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-17235 (bost)
Ledamot från OIF	Rune Lagerqvist*, Villavägen 31 B, 19146 SOLLENTUNA, tel 08-963616 (bost)
Ledamot från SOIF	Roland Kihl, Stensövägen 7 A, 39246 KALMAR, tel 0480-12491 (bost)
Ledamot från SSIF	Göran Lundblad, Johan Hårds Gata 54 A, 25254 HELSINGBORG, tel 042-137564 (bost)
Ledamot från VIF	Bengt Anvenius*, Lövviksvägen 7, 43655 HOVÅS, tel 031-280734 (bost)
Medvind	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 89023 SJÄLEVAD, tel 0660-46996 (bost)
Internationell sekr	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 89132 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-16538 (bost)
Förbundets postgiro	559326-4, adress: Nybrogatan 4, 87130 HÄRNÖSAND

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige	Se ovan ordförande
Danmark	Gunnar Hødyd, Pælestykkerne 9, DK-2630 TÅSTRUP, TEL 42-999570
Norge	Svein R Wright*, Bernhard Herres v 41, N-Oslo 3, tel 02-146708
Finland	Jörgen Rönnback*, Tennstopet 3 B, SF-21600 PARGAS
Tyskland	Bernd Zimmerman*, Askalonverweg 16, D-1000 BERLIN 218, tel 030-4015129

* Kontaktmän för båtbyte, under semester etc.

7/10
Manusstopp

Ordföranden har ordet

Medvinds läsare!

Var lugn. Det är inte så att den nya styrelsen försöker att göra om Medvind till en herrtidning. "Göra om" förresten... det har den väl alltid varit, och då skadar det väl inte med lite mer brudar, eller hur? Nää, omslagsbilden visar bara ett exempel på hur man kan förena kärleken till båten och till kvinnan. I regel är det väl så att kvinnan får stå tillbaka, men den nye förbundssekreteraren han har lyckats han.

Nya styrelsen ja. 5 nya namn återfinns i den nya styrelsen och kansliet har flyttats till Härnösand. Själv har jag ett medfött båtintresse. I tidiga år odlat i Örnsköldsviks skärgård. Allehanda fantasifulla farkoster både på land och i vattnet, skolning som gast i Dick Westmans båtar från 15-årsåldern och egen neptunkryssare sen 1963. 1979 var det dags för IF-båt. Arbete och en hel del flyttningar runt i landet har mattat seglingsintensiteten under några år. Är fortfarande försumlig. Juldekorationen pryder i skrivande stund IF-ens stäv trots att vi befinner oss i april månad. Dekorationen har under närmast rituella former, sen det första båtågaråret, gjorts varje julafton. Tallkvist och klarröd glaskula mot bordläggningen på styrbordsidan. Trots att jag som ni förstår ännu inte påbörjat rustningsarbetet känns det som om säsongstarten varit ovanlig tidig i år. Det be-



ror på alla trivsamma brev och telefonsamtal som jag fått från IF-seglare i hela landet.

Jag vill också ta tillfället i akt och tacka Rune Lagerqvist och kompaniet för, enligt vad jag kan sluta mig till, en fin insats för IF-båten och förbundet vid årets upplaga av "Allt för sjön". Samtidigt vill jag också önska Lysekils Segelsällskap lycka till med SM-förberedelserna.

"Nåja, förbundet då?" frågar ni "Har han några tankar om det måntro?" Ja, det finns ju ingen anledning att försöka ta några långa kliv direkt. Förbundet är ju välskött och stabilt, och många jobbar redan envetet för att få det ännu bättre. Naturligtvis

skulle man önska vidare ekonomiska ramar. Annonsintäkter, sponsoring och ökat medlemsantal är tänkbara vägar och här välkomnar jag allas synpunkter. Vi har ju alla våra kontakter. Vid Nordiska IFRA:s årsmöte i Oslo diskuterades, bland mycket annat, märken, tröjor och dekalerna m.m. Samordning mellan de nordiska länderna borde vara möjlig och en väg för oss att synas och visa att vi seglar i en stor klass. I det sammanhanget också en hälsning till Svein Wright och Vestfjordens Seilforening för utomordentligt arrangemang i samband med årets Nordiska IFRA-möte.

En annan uppgift för oss är att få nya grupper i båtarna. Ingressen har redan antytt en grupp, en annan är ungdomarna. Prisnivå och seglingsegenskaper gör IF-båten till ett bra alternativ för ungdomarna som lämnar jolleseglandet.

Ja, nu ska jag inte uppta er tid längre. Jag önskar er många sköna dagar på sjön i IF-en den här sommaren. Inte bara dagar för övrigt. Varför inte önska er att vakna när morgonsolen värmer bordläggningen, sätta nationalsymbolen kl 8.00, ta morgondoppet, äta frukost i sittbrunnen och sen göra klart för en behändig slör ut på glittrande fjärdar. Vi hörs!

Hälsningar
Hans Ögren
Ordf IF S 2223

Medvinds innehåll detta nummer

Norsk IF-klubb	4	Bekväma tipsrutan	14
Bottenhavet	8	Om båtregistret	15
Ommålning av IF	9	Stabilitet i vågor	16
Västkusten	10	Äventyr på Nordsjön	18
Sydsvenska	11	Dansk IF-båtklubb	21
Från Årsmötet	12	Salutorget	22

Bli medlem i förbundet, tel 0611-130 20

NORSK IF-BÅTKLUBB

NORSK IF-BÅT KLUBB
Postbox 286
N-1324 LYSAKER

Formann: Svein R Wright
Viseformann: Knut Solberg
Sekretær: Karin Romen
Kasserer: Trond Aasland
Styremedlem: Trygve Moe
Suppleant: Magne K Fagerhol
Suppleant: Robert Bay
Teknisk komite: Svein R Wright, Knut Solberg
Revisor: Jan Chr Jørgensen
Valgkomite: Inge Fjeldstad, Bendix Jørgensen,
Greta Vasholmen
Repr. Vestlandet: Einar Haavik, Johannes Flesland

Formannen har ordet

Med så milde vintre som vi har hatt de siste årene, kunne vi sikkert ha forlenget seilsesongen noen måneder ved å ligge i havn i stedet for på land. men vår sans for tradisjoner fører nok til at det blir sjøsetting i begynnelsen av mai – som vanlig. I vintersesongen har vi hatt møter om regattaregler og finesser med seil, samt øyriket til Mattis Børsholmen. Vi har hatt en hyggelig fest med reker, vin og dans sammen med Vestfjordens Seilforenings formann og arrangørgjeng, samt representantene til Nordisk IFRA's årsmøte. Se-

songen starter i år med en treningsleir for å komme oss ut av vinterdvalen. I tillegg til de vanlige weekend regattaen skal vi få være med på onsdagsseilasene til Vestfjorden. Fem av seilasene vil telle i IF-serien. Vi oppfordrer alle som kan, å være med i det svenske mesterskapet i Lysekil. Dessuten håper vi på god deltagelse i vårt mesterskap i august. Vi ønsker Mikael Fløe IF-seilere til Oslo. I år skal vi være bedre forberedt enn ifjor.

Svein R Wright

Vårfornelemelser

Det står april på kalenderen nå og den aller beste årstiden står for døren. Presenningene har begynt å bli pakket vekk, stiger settes opp mot skrogene – hvordan har båten tålt denne vinteren? Du treffer folk i bådhavna igjen, de sitter der med termoser og matpakker, hilser, slår av en prat om vinterens uvær, er det fisk i fjorden, når skal du sette ut?

Så er det frem med skrapen, sandpapir av fineste slag og naturligvis det evige problem, hva skal vi stoffe med. Vel, vi gjør som i fjor og så får vi heller se til neste år.

Opp med masten med hjelp fra folk på brygga, eller kanskje blir det en liten tur bort til nærmeste krøn. salingshornet kontrolleres, stag og vant festes. Frem med lodd, masten logges siktes, overvant strammes, de under slakkes om igjen og om igjen. I år har vi funnet hemmligheten til de gode resultater på regattabaner. Noe har en jo igjen for all lesing og kanskje har det blitt et kurs eller to også. Seilene ble behørig vasket og rullet forsiktig sammen i høst og nå tas de frem igjen, bare for

å oppdage at man så alikevel glemte å få reparert vinduet. Full fart ned til seilmakeren hvor man trefte så alt for mange med like dårlig hukommelse.

Men turseilene kan jo brukes og en vakker dag i mai er alle på fjorden igjen. 3-4 herlige måneder ligger foran oss, men en del føler seg vel ved bare å vite at båten ligger klar. "Syndere", møt frem på regattabanen!

En gang er den første og det har det vært for oss alle. For noen av oss er det ikke primært å kive om tetplassene, de overlates så gjerne til andre, men det å være med, lære av egne og andres feil, bli kjent med andre IF-elskere – det er kanskje mer givende.

Jasså, du gruer for starten, du er ikke den eneste. Men det er bare å hoppe ut i det og ingen knuser en nybegynner. Du kan nemlig bare bli bedre for hver gang. Er du først på banen får du mange gode råd av de erfarne ringrevne, om du så ønsker. Hvar du først prøvet en gang, blir det ikke lenge til neste. Vi ses på banen!

Karin, N 115

Short in english

There are about 200 IF-boats in Norway and most of them are located in the Oslo and Bergen area. The IF Club had last autumn 123 members. The members are active in yacht racing and meet socially during the winter. Racing rules experts, sailmakers and meteorologists are invited to the Club evenings. The annual party was arranged in March. Shrimps and wine were on the menu, followed by speeches, jokes, IF-songs, Shanties and dance to the "Glenn Miller Orchestra". The delegates to the annual meeting of Nordic IF-Racing Association were special guests at the party.

The national championship will be arranged in Oslo on August 10-12, 1990. The Championship is open for non Norwegian sailors. The Club will assist in making boats available for guests sailors from the Continent and the other scandinavian countries.

The racing schedule this year consists of 44 possible starts of which 32 count in the ranking for the Oslo area. The sailing season starts mid May with a two days intensive theoretical and practical training session. Participation is limited to about 15 boats. Training is regarded valuable for both beginners and experienced sailors. Keen sailors of the IF-class set a record last year being the largest one-design class in the Færder Race. The race is 41 nm long with a winning time of about 15 hours. In the national championship 32 boats took part. It confirms that even an old class can be active.

Nordic IFRA has accepted to revise the Class Rules in respect of sail reinforcement to avoid misinterpretations by some sailmakers. The "600 mm" limitation is deleted in the new Class Rules and is replaced by reference to the "IYRU's Instructions for Sail Measurements". The change will have no impact on sails made according to the Rules of 1979.

SRW

N 51 til salge

Båten selges med full seilgarde-robe, kokeapparat, Porta Potti, Yamaha 6 HK m.v. Henvendelse Johs. Trøstaker, Vestoppfaret 7, 1450 Nolsoddtangen, telf. 09/91 3480.

Terminliste for regattaer i Oslo-området

Dato	Seilforening	Regatta	Bane	Ranking	Påmelding
19-20/05	Vestfjorden	Vår	0-4	4	16/05
26-27/05	Oslo	Vår	0-4	4	23/05
30/05	Vestfjorden	IF-Serien	FM-1	1	23/05
02-03/06	KNS	Vår	0-2	2	31/05
08-09/06	KNS	Færder	FM-1		15/05
13/06	Vestfjorden	IF-Serien	FM-1	1	23/95
16-17/06	Oslo/Chr./	ORW	FM-2		09/06
20/6	Vestfjorden	IF-Serien	FM-1	1	23/05
22/6		IF-klubben	Attache	FM-1	
08/08	Vestfjorden	IF-Serien	FM-1	1	23/05
10-12/08	Vestfjorden	NM	0-6	6	03/08
18/08	IF-klubben	Dameseilas	FM-1		15/08
21-23/8	KNS	HM Kongen	FM-3		20/08
25-26/08	Bundefjorden	KM	0-4	4	20/08
29/08	Vestfjorden	IF-Serien	FM-1	1	23/05
01-02/09	Vestfjorden	Storebrand	FM-2	2	28/08
08-09/09	KNS	Høst	0-2	2	05/09
15-16/09	Oslo	Høst	0-2	2	09/09
29-30/09	Nesodden	Høst	0-4		26/09



Når seilervenner møtes blir det sjel-
dent tyst og stille.

Ja stemningen når bølgens topp og
noen blir helt ville.

Vått og godt og bølgebrus,
flørte litt i sus og dus.

Rekefest med hoftevridd
er klubbens seilerskikk.

Fra Sverige kommer flere som vil
bidra med god stemning.

De snakker blidt med hver i sær og
skryter uten hemning.

Seilerspråket skjønner vi.

Snart er vi på skikkelig gli.

Mange tricks skal prøves ut –
se opp for lure Knut!

Vår danske venn og seilerbror
er ingen kjedelig type.

Nei bare vent snart svinger han seg
med en seiler-rype.

Se, de bølger nå i takt –
og er klar for siste akt.
Jibber raskt før siste kryss
og takker med et kyss.

En seilertakk til Vestfjorden, ja de er
våre venner.

De smiler blidt til nye fjes og alle som
de kjenner.

Kappseilasen styrer de.

Stoppeklokker viser tid.

Låner hus til IF-fest,
og stiller selv som gjest.

På dansegulvet rocker vi og svinger
oss helt svette.

I baren kan vi leske oss, da blir vi ikke
trette.

Natten lister seg på tå.

Morgenlyset trenger på.

Vi seiler i vår egen sjø
og sier kjekt adjø.



Vinterseilasen

Vinterhalvårets eneste seilas gikk av
stabelen den 10. mars, og også
denne gangen var det solid deltagel-
se, også fra IFRA-delegatene, som
holdt møte i Oslo samme dag.

Vestfjorden seilforenings klubbhus
på Snarøya var også i år en koslig
ramme om arrangementet.

Startskuddet i form av en særdeles
vellykket cocktail, ble servert av Knut
(N 19), men dessverre ble det ingen
general recall. Festregattaen ga like
forhold til alle og de utlagte rundings-
merker – reker og hvitvin, bidro ikke
til protester!

Det var utmerket stemning på ba-
nen godt hjulpet av innlegg fra Sve-

rige og Danmark og saklig info fra
Svein (N 75).

Men ingen testregatta uten seiler-
sanger og Kari (N 128) hadde i år bi-
dratt med ny IF sang. I muntert lag
kommer de gode historier og skrøner
frem, så også her.

Glenn Millers orkester sto klar
i hjørnet og bidro til den nødvendige
fysiske utfoldelse.

Etter hvert tømtes det innkjøpte
vareparti og to skudd ble avfyrt, men
for hvem?

Vi håper at våre venner i Sverige
og Danmark har fått mersmak på
norske regattaer og stiller i vårt åpne
NM. Men i år blir pokalen i Norge!

Årsmöte i nordisk IFRA

Nordisk IFRA holdt sitt Årsmöte i Oslo 10 mars 1990. Fra Sverige deltok Svenska IF-förbundets ordförande Hans Ögren, samt Christina Grimpe og Per Osvalds fra Göteborg. Danmark stilte med sin formann Gunnar Høy og næstformann Henrik Blomdahl. Svein Wright og Trygve Moe representerte Norge som formann og sekretær i Nordisk IFRA. Det var ingen deltagere fra Finland.

Hans Ögren kunne berette at IF-båtförbundet har ca 500 medlemmer hvorav ca 60 % befinner seg på vestkysten. Det er imidlertid omkring 3000 båter i Sverige. IF-båtförbundet har en stor oppgave med å få alle båteierne som medlemmer. I Göteborg seiles det kveldsregatter uten spinnaker og med de "gamle" IF-seilerne som rådgivere. Interessen

er god. Det er faktisk flere deltagere om kveldene enn i weekenden. I SM deltok 48 båter. Det forhandles om produksjon av en serie båter i Øst-Tyskland og Finland.

Generalforsamlingen i den danske IF-klubben samlet hele 68 personer fordelt på 38 båter. Klubben har 210 medlemmer. Det er registrert 289 båter i Danmark. Det satses meget på sosialt samvær i klubblokalene. I DM og Sjælland rundt var det 26 deltagere.

Norsk IF-Båt Klubb har 123 medlemmer. De fleste medlemmene befinner seg i Oslo og Bergen. I NM deltok 32 båter. I Færderseilasen var IFen største entype klasse med 35 båter. Det har vært møter i vinterhalvåret om regattaregler og meteorologi, felles seilmåling, samt treningsleir med Olof Björland. Klub-

ben har deltatt i lagseilas i Göteborg og i Rolling Home i Berlin.

Av saker som ble gjennomgått, skal nevnes at den nye revisjonen av Klassebestemmelsene ikke kunne godkjennes på grunn av feil og mangler. Videre skal salingshornenes bevegelse defineres med mål. Det ble vedtatt at forsterkningene av seilhjørnene skal utføres i overensstemmelse med IYRU's regler. Det skal tilstrebes å utarbeide et felles måleskjema for de nordiske land. Klubbeffekter som trøyet, luer, bager etc. bør designes slik at de kan selges i alle landene.

Ny formann og sekretær i Nordisk IFRA er henholdsvis Hans Ögren og Harald Öhman. Neste årsmöte skal holdes i Stockholm i februar 1991.

SRW

Åpent Norgemesterskap i Oslo 10–12 aug 1990

Også i år skal Vestfjordens Seilforening arrangere Norgemesterskapet for oss. Regattabanan blir som tidligere i området syd for Gåsøya i indre Oslofjord. Vestfjordens Seilforening gjennomførte i fjor et prikkfritt arrangement med gode vindforhold. Vi håper selvfølgelig på at suksessen skal gjentas. Det vil bli seilt maks 3 seilaser hver dag i henhold til Seilforbundets regler. Minstekravet til å få godkjent mesterskapet, er 4 seilaser. Det skal seiles på olympisk bane med ca 10 nm lengde. Bruk av spinnaker er ikke tillatt. Påhengsmotor med min vekt 14 kg skal være ombord. Genuaen kan spris med spinnakerbom eller lignende av samme

lengde fra hvor som helst på masten.

Norsk IF-båt Klubb vil være behjelpelig med å låne ut båt til tilreisende deltagere som ikke har anledning til å ta med sin egen. I fjor vant Mikael Henrikson og Anders Ewert fra Göteborg mesterskapet i lånt båt. Vi vil oppfordre våre seilervenner både i Sverige og Danmark å legge turen til Oslo denne lang weekenden. Et åpent mesterskap med bred internasjonal deltagelse vi være en stor inspirasjon for klassen – ikke bare i Norge, men også i våre naboland.

Interessen for mesterskapet har vært økende. I 1987 var vi 27 båter, i 1988 økte vi til 29 båter. Den magiske grensen på 30 båter ble pas-

sert i fjor da det deltok hele 32 båter. I år bør det bli minst 35 båter og ny rekord.

Rormann og mannskap på de tre beste båtene premieres med Norges Seilforbunds gull, sølv og bronsemedaljer. IF klubbens halvmodell gis som vandrepremie til vinnerbåtens rormann. Ellers premieres 1/3 av deltagende båtens romenn og mannskap. Innbyggelse til arrangementet vil bli sendt ut i juni måned. Påmeldningsfristen er satt til 3 august. Interesserte utenlandske seilere bes ta kontakt med sine egne klubber, eller direkte med Norsk IF-Båt Klubbs styre for nærmere opplysninger.

Nye regatta arrangementer på Østlandet

På flere av klubbmøtene er det fremmet forslag om onsdagsseilaser etter arbeidstid. Vi har tidligere hatt dette tilbudet hos flere seilforeninger, uten at vi har benyttet det i særlig grad. Vi vil allikevel forsøke oss i år. Da mange av båtene ligger gunstig an for Vestfjordens regattabaner, har vi valgt å delta i Vestfjordens onsdagsarrangementer. Hver onsdag er det således mulig å seile regatta, og vi håper på god oppslutning. Spinnakerseiling vil vi kunne avtales oss imellom fra gang til gang for å få litt ekstra trening før oppgjø-

ret med svenskene.

Vi har valgt ut fem onsdagsseilaser til å gjelde som IF-serien. Det vil bli seilt på faste merker, uten spinnaker. Fire starter vil telle i sammendraget. Det er satt opp en halvmodell i tillegg til vanlig premiering til 1/3 av de beste. Påmelding til hele Serien er satt til 23 mai. Hver start teller på rankingen. Egen innbyggelse vil bli sendt ut.

Oslo Seilforening, Christiania Seilforening, Viken og Forgnærkilen Seilforening av 1860 vil weekenden 16–17 juni arrangere Familieseilas.

IFene kan enten stille som egen klasse eller seile etter LYS-systemet sammen med andre båter. For dem som vil trene spinnakerseiling, er LYS-klassen et godt alternativ. Starten går begge dager utenfor Huk badestrand. Løpene vil være 9–10 nm lange og går på faste merker. Innkomsten vil skje via Oslo Havn til mållinjen utenfor Lille Herbern. Det blir video opptak både fra seilasen og landlivet etterpå. Lørdagskvelden er det grillparty med sang og dans på Lille Herbern. Premieutdelingen skjer på søndagen etter seilasen.

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

Det som skrivs i en tidning är alltid sant – eller blir sant, speciellt om det står i Medvind. Det påståendet det är nog svårt att beivra. Men ibland är det sant. I höstnumret av Medvind påstod jag att min IF709 Karibet skulle bli ommålad, och det är helt sant. Hur det gick till och hur mycket det kostade mig finns att läsa i en separat artikel.

Årsmöte

Vårt årsmöte 1989.12.09 som avslutade fjolårets säsong lockade 7 röstberättigade medlemmar. En glädjande ökning av deltagande med 15% eftersom vi var 6 vid förra årsmötet.

Efter val blev styrelsens sammansättning för 1990 densamma som i fjol och utgörs av:

Christer Westman, ordförande
Bengt Pettersson, vice ordförande
Hans Gilliusson, sekreterare
Gunnar Wahlberg, kassör
Herman Ramström, ledamot
Anders Karlsson, ledamot

Kappsegling

De seglingar som är av speciellt intresse i regionen för klassegling i IF är:

Norrlandsmästerskap vid Ulvön 14–16/7

Distriktsmästerskap i Ångermanland i Härnösand 26/8

Matchracing i Örnsköldsvik i slutet på säsongen (september)

Det borde vara många fler!

Med BIF-rankingen som grund är 3 bästa besättningar uttagna att försvara vår norrländska ära vid lagkappseglingar och de är:

1. Lag Anders Carlsson
2. Lag Stefan Düner
3. Lag Dick Westman
4. Lag Christer Westman reserv

Fjolårets lagsegling i Göteborg vanns ju av seglare från Västkustens IF-båtförbund.

Jag tycker att segerbucklan i år skall åter föras till Norrland.

Övrigt

Årsmötet för Svenska IF-båtförbun-

det avhölls i Härnösand i början på året. Aldrig kunde jag i min vildaste fantasi tro att förbundet skulle få sitt säte i Härnösand. Jag trodde nog att våra seglarbröder i södra Sverige skulle ta hand om rodret. Jag önskar den nya styrelsen all framgång i sitt arbete.

För övrigt är det bara att konstatera att vi har en hel orörd seglings-säsong att se fram emot. Hur skall sommaren bli? Blir det regn och rusk – eller sol och värme? Jag tror på det senare alternativet.

Hur kommer det att gå för Anders Carlsson med besättning? Kommer dom att med framgång försvara sin mästerskapstitel? Den som lever får se – och dessutom möjlighet att segla.

Väl mött till sjöss!

Christer Westman
IF 709

Ommålning av IF-båt S 709

Så blev det äntligen av. Båten är nymålad från ruff till botten. Hon står uppställd helt klar för sjöösättning våren 1990.

Lördagen den 7 okt började jag arbetet och allt var klart den 12 nov 1989 efter 97 timmars intensivt arbete.

En förutsättning för att kunna utföra

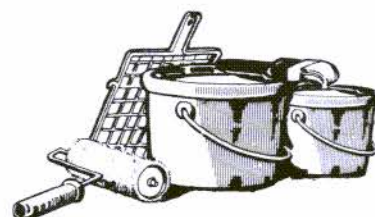
arbetet var att skaffa en inomhuslokal med värme. När jag berättade om mina planer för Herman Ramström, gammal IF-båtagare ställde han gratis lokal till förfogande. Tack för det Herman.

I sammanställningen nedan har jag redovisat tidsåtgång och kostnader.

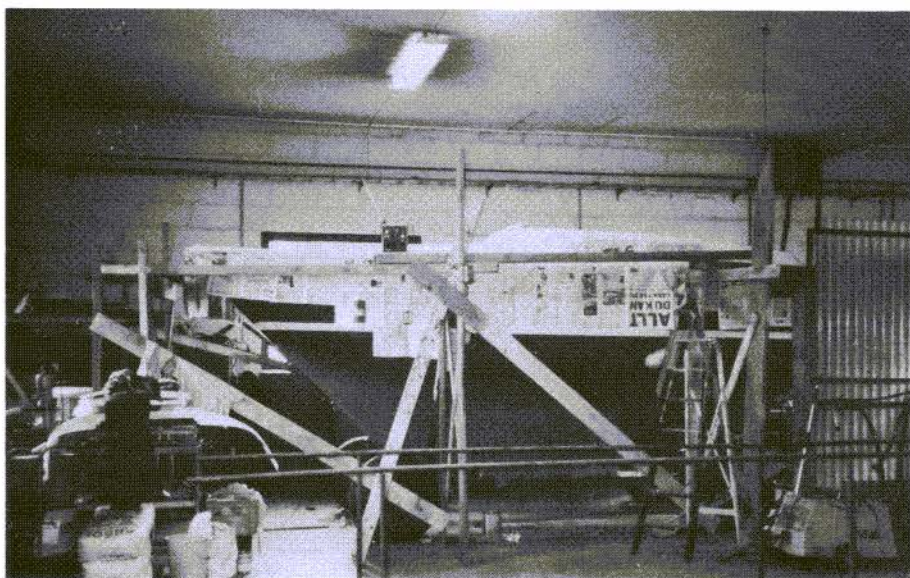
Några kommentarer

- Däck och skrov sprutmålades av en fackman till en kostnad av 1000:-.
- Arbetet rengöring, montering av beslag tar förhållandevis lång tid. När jag gjorde motsvarande arbeten för 10 år sedan tog arbetet med skrov, däck och vattenlinje ca 80 timmar och nu 90 timmar. Slutsats: man blir latare med åren.
- Inga kostnader för ställningar eftersom jag hade plank, spik mm. En äldre gentleman TURE på besök kommenterade mitt ställningsbygge med kommentaren: "Faen, den där ställningen skulle duga till Wasa".
- Jag passade på att ta bort kitt i skarv mellan däck och skrov och fogade dit nytt av silikon.
- Översta tappen på rodret var hårt slitet, oval. Den sågade jag bort, satte dit nytt utanpåliggande gaffelbeslag som numera finns på rodren. Ovanpå plastade jag 5 lager rowing på varje sida så jag räknar med att det skall hålla.
- En halvmeter lång spricka mellan skrovsidorna omedelbart under vattenlinjen plastades över med 2 lager rowing.
- Vattenlinjen höjdes ca 25 mm. Jag tycker båten flyter djupare nu än tidigare. Blir plastbåtar männe sura?
- Den redovisade kostnaden 2680:- skall om det helt skall vara rätt ökas med 400:-. Förklaringen till det är följande: Jag hade satt en stege mot skrovsidan. Jag klättrade upp. När jag skulle kliva av stegen upp på däck gled stegen iväg mellan mig och båten. Platt fall bakåt på ett betonggolv. Liggande på golvet på rygg började jag känna efter. Det gjorde ont överallt, men allt gick att röra, ben, armar osv. Jag kunde resa mig upp och var snart i arbete.
- Dagen efter resulterade incidenten i tårköp ca 200:- för att fira möjlighet till ännu en seglingssäsong. 200:- till Rädda Barnen.
- Det var det värt.

Christer Westman
IF 709



Åtgärd	Tidsåtgång/timmar					
	Däck/ Överbyggnad	Skrov	Vatten- linje	Roder	Spricka för	Summa
1 Demontering montering beslag Kitt/skrov/ Däck	16	1				
2 Slipning	9	4	1			
3 Rengöring	10	3				
4 Maskering Täckning Demaskering	6	4	4			
6 Förberedelse Målning	3	2				
7 Målning	4	4	1			
8 Målning	4	4	1			
9 Städning		(3)				
Summa	57	26	6	5	3	97
KOSTNADER						
1 Kostn färg	600	400	180			
2 Kostn övrigt	150	150		100	100	
3 Målning	600	400	-			
Summa	1350	950	180	100	100	2680:00



VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Träningsseglingar 1990

Långedrag SS tisdagsseglingar får glädjande nog fler och fler deltagande IF-båtar. Beslutet 1989 att segla tisdagsseglingarna utan spinnaker utföll till belåtenhet, speciellt för nybörjarna. Även i år seglar vi utan spinnaker med undantag för de två sista seglingarna i vårserien.

Detta för att tillgodose spinnakerträningens behovet inför SM i Lysekil.

Vårserien 8/5, 15/5, 22/5, 29/5, 5/6, 12/6.

Höstserien 14/8, 21/8, 28/8, 4/9, 11/9.

Första start 18.30.

VIF-cupen 1990

Följande seglingar ingår i årets VIF-cup:

26–27/5 GKSS, Långedrag
Vårregatta

2/6 Långedrag SS
Vårregatta

9–10/6 GHSF
Sjösportens dag

29/6–3/7 Lysekils SS
SM

11/8 Hjuviks BK
Hjuviksdagen

8–9/9 Långedrag SS
DM

22–23/9 Björlands Kile SS
Näst sista och sista chansen

6 av de 7 delseglingarna räknas.

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBB

Vintern lyste även detta år med sin frånvaro, vilket innebar, att årets mars månad innehöll flera "sommardagar" med möjlighet till rekordtidig sjösättning för våra medlemmar.

Årsmötet

Årets årsmöte avhölls den 19 mars i klubbhuset Lagunen i Limhamns småbåtshamn. Åtta medlemmar hade hörsammat kallelsen.

Ordförande och övriga styrelsemedlemmar omvaldes och styrelsen fick därmed följande sammansättning:

Ordförande: Göran Lundblad
Sekreterare: Marek Janiec
Kassör: Bengt Friberg
Medlem
"utan portfölj": Lars-Erik Persson
Medlem
"utan portfölj": Bengt Rask

Vår före styrelsemedlem och mångårig revisor Carl-Gustav Lindh hade avböjt omval pga att han övergett sin "sexa" för en större familjebåt.

Till revisor valdes Olle Olsson och Bo Wallén och till valnämnd Rikard Roth och Olle Olsson.

IF-båtförbundets nye ordförande hade telefaxat sina minnesanteckningar från förbundets årsmöte. Som kommentar till dessa var samtliga eniga om, att ett utmärkt och billigt

sätt att ge förbundet PR är att organisera ett regelbundet skrivande i tidningen Segling.

Den innevarande seglingssäsongen kommer regionen att satsa på följande arrangemang, som normalt samlar många IF-båtar.

SM i Lagkapp, Mönsterås
6-7/5 Bankapp rak bana
Lommabuktens Pokalseglingar
KAS Öresundsmästerskap, segl 1
19-20/5 Bankapp
SM i Lysekil
19/6-4/7 Bankapp
Vikens Ålasegling
12/8 Bankapp
Skåne-DM i Lagune, Limhamn
1-2/9 Bankapp
KAS Öresundsmästerskap, segl 2
22-23/9 Bankapp
Gordon Gin Cup
7/10 Distanskapp

Dessutom beslöt man att översända regionens medlemsregister till arrangörerna av Sundscupen med en uppmaning att dessa skall sända inbjudan till samtliga i Södra Skåne.

För att få igång kappseglingen hos medlemmar, som känner sig osäkra, erbjuder SSIFs styrelsemedlemmar att i mån av tid och möjlighet ställa upp som gästar i de lokala klubbarnas veckokappseglingar. Intresserade ombedes kontakta någon i styrelsen.

Årets nyheter på kappseglingsfronten

I år kommer KAS (Kjöbenhavns Amatör Seglklubb) att "upphöja" sina För- och Efterårsstevner till ett Öppet Öresunds-mästerskap. Vi hoppas på många deltagande svenska IFar i båda seglingarna och en svensk Öresundsmästare.

I vårt danska broderförbunds medlemstidning kan man läsa, att Sundby Seglförening på Amager planerar att genomföra ett IF-stevne (=bankapp) 9-10 juni. Intresserade uppmanas att kontakta danskarnas ordförande Gunnar Høj för närmare information. Gunnars telefonnummer är 00946-42999570.

Årets Skåne-DM kommer att seglas utanför Limhamn i Båtsällskapet Lagunens regi. Vi skall segla tillsammans med Expresser och H-båtar, både danska och svenska, och vi skall bjuda in danska IF-ar att delta. På kvällen första seglingsdagen inbjuds alla seglare med sina respektive till fest till subventionerat pris i Lagunens klubbhus. Vi hoppas på stort intresse från både svenska och danska IF-seglare.

Marke Janiec
IF 829 "Ingela"
Sekreterare SSIF

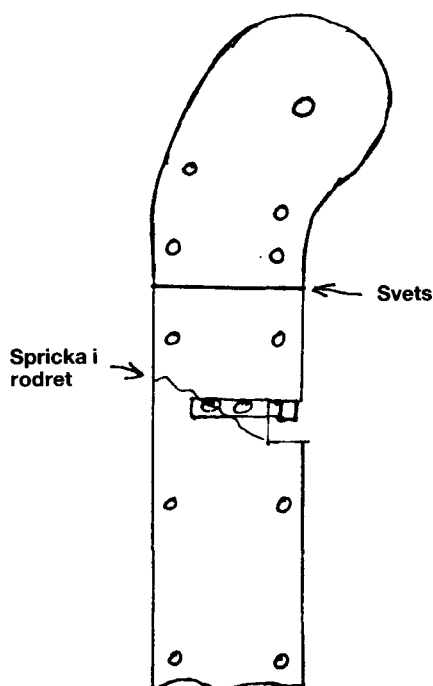
Roderhaveri

När jag höll på att lägga sista finishen på båten, upptäckte jag en hårfin spricka i gelecoaten på roderhalsen. När jag vred på rodret glipade sprickan som gick genom halva roderets tjocklek. Sprickan var vid översta rodermaljans infästning i rodret. Just här är roderhalsens vridstyvhet minskad med ca 50% genom inskärning försänkning och två st 12 mm hål. Sprickan har uppstått genom den hårda belastning som uppstår exvis vid en hård slör med spinnare. Det har blivit några sådana påkänningar sedan båten byggdes 1974. Om jag inte upptäckt skadan hade rodret gått tvärt av i första seglingen över 6 sek/m.

Skadan har jag åtgärdat genom att demontera de rostfria plåtar som håller roderkulten. Två plåtar med samma tjocklek (4 mm) och bredd som bef och ca 400 långa klipps till. Nya och befintliga plåtar svetsas tillsammans med TIG- eller MIG-svets. Plåtarna samborras 6 hål/plåt, lämplig försänkning göres för att undvika att skruvskallarna går in i aktern vid stora roderutslag. Vid utmonteringen av plåtarna lade jag ett skikt med sikaflex vilket jag tro ska med sin limmande förmåga fördela ut krafterna över en större yta.

Ovanstående är också behandlat i Medvind's värnr 86.

Göran Lundblad SSIF



Referat från Svenska IF-båtförbundets årsmöte mm samt några små funderingar däröver

Protokoll för Svenska IF-båtförbundets ordinarie förbundsmöte 900210 i Härnösand. Mötet avser verksamhetsåret 1979.

Det här börjar bra. Varken sekreterare Ulf, ordf. Gunnar, justeringsmannen Gunnar W eller jag själv reagerade för att årsmötet kom tio år för sent.

§ 1. Fråga om mötet varit stadgeenligt utlyst blev med ja besvarat.

När jag fick kallelsen nio dagar före mötet undrade jag hur detta skulle gå. Men med en slobberbult värdig en yrkespolitiker förklarade ordf. att det i stadgarna står att kallelse skall sändas ut senast 14 dagar före mötet. Det hade man gjort. Att postverket behandlar massbrev av detta slag med även för postverket extrem snigelaktighet kan ju inte styrelsen rå för. Hm.

§ 2. Registrering av röstberättigade medlemmar. Antal röstberättigade närvarande var 14 st. Antal post-röster var 4 st.

14 medlemmar var närvarande. 568 var frånvarande. Av dessa hade bara 4 eller mindre än 1 % poströstat!! Om detta är ett utslag av stort förtroende för styrelsen som skött allting så bra att medlemmarna inte behöver oroa sig eller ett tecken på ren slöhet undandraget sig min bedömning, likaså om de närvarande också var frånvarande.

§ 3. Till mötesordförande valdes Gunnar Harju och till mötessekreterare valdes Ulf Olsson.

Tacka för det. Styrelsens ordinarie.

§ 4. Till justeringsmän att jämte ordföranden justera protokollet valdes Harald Öhman och Gunnar Wahlberg.

Gunnar W, kassör i Bif, äger IF 582 men kappseglar tillsammans med Christer Westman i IF 709.

§ 5. Föredragning av verksamhets- och revisionsberättelsen.

Ni fick verksamhetsberättelsen och revisionsberättelsen i kallelsen. Men bara fyra reagerade trots att årets underskott var hela 35.484 kronor och 43 öre. Underskottet beror i första hand på vår utomordentliga tidning Medvind. Framställningskostnaden har ökat mer än intäkterna. Detta är allvarligt. Fortsätter det hamnar förbundet på fattiggården. Skall vi ha en bra och fin tidning? Naturligtvis skall vi det! Men kostnaden måste ner och inkomsten upp! Vi måste hjälpas åt allihop! **Skaffa annonser!!** Och skriv i tidningen – Ditt bidrag behövs! Just Du kan göra en insats!

§ 6. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Två av poströstarna ville inte ge styrelsen ansvarsfrihet. En medlem vill först ha en redovisning av styrelsen hur årets förlust skall täckas!? Underskottet har ju redan täckts genom att våra banktillgångar från tidigare års överskott minskat. I viss mån måste jag hålla med protestanten. Någon budget för 89-90 har inte presenterats.

§ 7. Till styrelse för Svenska IF-båtförbundet valdes: Ordförande Hans Ögren, Härnösand, 2 år. Sekreterare Harald Öhman, Härnösand, 1 år. Kassör Per Gunnar Olovsson, Härnösand, 2 år. Suppleant 1 Stefan Asker, Karlstad, 2 år. Suppleant 2 Alf Andersson, Göteborg, 1 år.

Det blir inte lätt för den nya styrelsen att nå upp till den nivå förra styrelsen hade. Övikarna har ju verkligen ryckt upp det här förbundet.

§ 8. Registrering av ledamöter valda av regionsavdelningarna: BIF: Anders Carlsson; OIF: Rune Lagerqvist; SOIF: Roland Kihl; SSIF: Göran Lundblad; VIF: Anders Brunström..

Hoppas få se alla dessa seglare på styrelsemötet i samband med IF-SM i Lysekil. Välkomna!

§ 9. Till revisorer valdes Per Erik Näslund och Bengt Anvenius. Till revisorssuppleant valdes Mats Brodén.

Valet föregicks av debatt om var revisorerna skulle finnas. Skulle de vara i närheten av styrelsen eller hämtas bland de hårdaste kritikerna från Västkusten? Resultatet blev en typisk svensk kompromiss.

§ 10. Val av valberedning för förberedande av förslag till styrelse vid nästa årsmöte. Valberedningen består av: Göran Ejdeling sammankallande, Gunnar Harju, Rune Lagerqvist, Marek Janiec, Roland Kihl.

Anledningen till att 1989 års årsmöte kom så sent var svårigheten att hitta ny styrelse. (Henric still going strong.) Med lite tur och stöttning från medlemmarna bör den nya styrelsen förhoppningsvis kunna verka mer än ett år. Valberedningen borde få det lättare inför nästa årsmöte.

§ 11. Mötet beslutade att medlemsavgiften skall vara 125 kr 1990. Årsavgiften skall i år inkludera de nyttryckta klassreglerna som ska bifogas med de utskickade inbetalningskortet.

Hetaste debatten. Styrelsen hade tänkt sig 125 kr + 25 för klassreglerna, men gick på ett grund. Väl saftigt att höja med 50 %. Nu "behålls" avgiften på 100 kr + 25 kr extra för klassreglerna. Knepet har vi lärt av f.f.finansminister Sträng: Först en engångsskatt som sedan permanentas!

§ 12. Målsättning för 1990.

– 600 medlemmar. Här skall Du göra en insats! Se till att Dina gästar blir medlemmar. Man behöver inte äga båten för att vara medlem.

– Ställ upp på SM. Vi måste ha 25 deltagare för att få ha SM-status.

I närheten av denna § gjordes avbrott för kaffe. Tilltugg: En försenad bröllopståta dekorerad med IF-kronan. (Se första sidan och "Bekväma tipsrutan".)

§ 13. Beträffande klassreglerna konstaterades att nu är nytryckningen klar.

Du glömde väl inte inbetalningskortet när Du fick klassreglerna! Och kom ihåg: **Skriv Ditt namn på talongen!** Kassören får in mellan tio och tjugo namnlösa talonger varje år. Så Du som skriker högt över slarv och ofullständiga register när det kommer kravbrev på redan betald avgift, tänk efter! Är Du en av dem som glömt skriva namnet!??

§ 14. Övriga frågor.

Flera av dessa frågor behöver sin egen helsida i Medvind. NU nöjer jag mig med att med värme instämma i Hans tack till den avgående styrelsen. Boken "Bottenhavskust" (Kan köpas på REA) överlämnades som ett synligt bevis på uppskattning.

§ 15. Mötet avslutades.

Mötet hölls i länsstyrelsens sessionssal "Höga Kusten". (Var annars!) Efter mötet samlades vi på restaurang Apoteket Härnösand. Det var trevligt och blev sent. På morgonen ringde Henric. Han tyckte vi slutat tidigt.

För kommentarerna svarade
Harald Öhman, IF 2111



1.

Dick Westman, flankerad av Berit Carlsson och Herman Ramström, tänker visst: Något för mina seglande döttrar...

2.

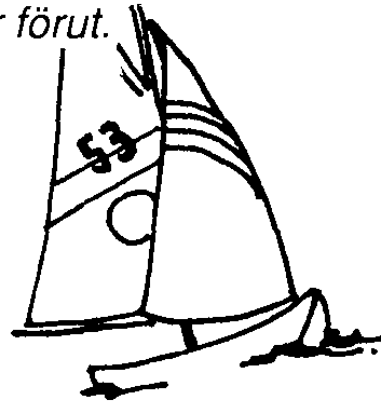
Gunnar Harju avtackas för mångårigt, förtjänstfullt ordförandeskap av nye ordföranden Hans Ögren.

3.

Bild från kvällsövningen: SM-segraren Anders Carlsson blickar framåt. Mot Lysekil männe?

4.

Sekreterare Harald Öhman: Hålet i väggen fanns där förut.



Klassbestämmelser

Tyvärr har ett fel insmugit sig i de nytryckta klassbestämmelserna.

Under paragraf 16 gällande ritningar sid 6 står: förtriangelns basmått daterad 5/12 87 skall vara 1324-1 daterad 3/3 79.

Vid Nordiska IFRA:s årsmöte föreslogs att hornförstärkningarna i segelritning sidan 11 besättes med IYRU:s bestämmelser.

Tekniska kommittén kommer vid nästa årsmöte att föreslå ändring enligt detta.

Bekväma tipsrutan

Ett forum för den bekväme och uppfinningsrike

Bidrag mottages tacksamt av Medvind's redaktion.



Sju IF-båtar i en ring eller kronan på verket

IF-båten är vacker, fantastiskt vacker, så vacker att redaktören för tipsrutan bestämde sig för att föreviga henne i ädel metall. Ett litet överslag gjordes. Få se? Ett gram kostar ganska många kronor och hon väger över två ton. Utan att använda någon högre matematik stod det klart att en modell i skala 1:1 vida översteg tillgängliga investeringsmedel.

En nedskalning till 40 mm längd gav en till plånboken rätt avpassad storlek. Kunskap i tillverkning hade anskaffats i tidiga ungdomsår genom kvällskurs i silversmide. Guldsmeden Gunnar Wahlberg (IF 582) försäskade upp mina kunskaper och levererade materialet.

Hammare, såg, fil, smärgelduk, gasol, polermedel, hurrarop och besvärjelse varvades under arbetet gång och si, resultatet blev en riktig vacker liten IF-modell att som brosch fästa på en väl rundad barm.

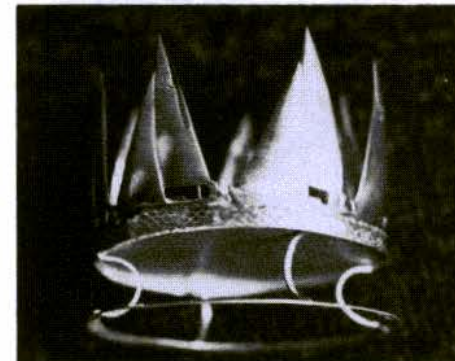
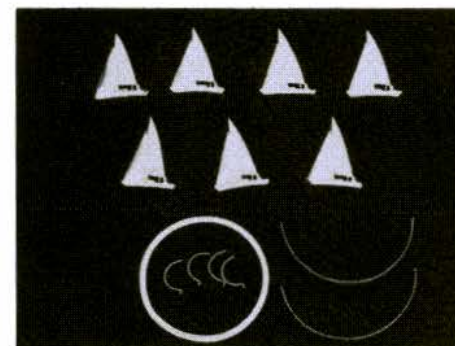
Framgång ökar aptiten. Mycket vill

ha mer och — ja Ni vet. Hur skulle det vara med en hel startlinje små silverglänsande IF-båtar? Eller kanske några som rundar ett märke. Några blev sju, skotade för hårdvind, i en ring för mot akter för evigt sammanlödda till en komposition. Ett ljushuvud tyckte att den borde placeras på ett ljust huvud — en blondin som kronan på verket. Och så blev det. När kuttersmycket, svabbgasten, ruffhäxan, kaptenen (tror hon) Mariann upphöjdes till hustru bars IF-kronan för första gången. Resultatet kan ses på tidningens framsida.

Så här efteråt konstaterar jag att det är fler som delar hennes uppfattning om vem som är kapten. Svabbgastssysslän lär ha övertagits av någon annan.

Andra gången kronan bars var den 16 juni i Skeppsmalens kapell utanför Ö-vik när Pia Westman (IF 1664) och Peter Åstrand knopade samman sina skot.

Harald Öhman
(IF 2111)



Båtregistret: En väg till aktiv medlemsvärkning

Firma Tommy Lind i Örebro har "hyrt" hela båtregistret från den allsmäktiga svenska staten. Ur detta kan man få särtryck allt efter önskemål.

Styrelsen har köpt ett uttag ur registret. Där finns ca 1.200 IF-båtägare. (Vi vet att det finns 2.225 båtar i Sverige.) 1.000 IF-ägare går alltså och väntar på 15 dagsböter, var enligt drabbade f.d. ordf. Harju.

De som ännu inte är medlemmar bör få en påhälsning och påstötning om medlemskap. Kopia av registret kommer att tillsändas respektive klubbstyrelse.

Lycka till!

Tänk att båtregistret går att använda till något nyttigt. Det trodde Ni inte! Men det finns andra tillfällen när det är bra att veta vem som äger båten. För ett par år sedan hade jag båtplats väl skyddad bakom den

stora lagerbyggnaden vid Lantmannakajen i Härnösand.

Det var tidigt på våren. Som en av de första hade jag båten på plats, men motorn hade krånglat, så den var på service.

Tidigt på morgonen ringde telefonen. Vem i hel... har ringt fel, för ingen vettig människa är uppe i ottan en söndagsmorgon och stör.

Så småningom kravlar jag mig upp under telefonens ilska signaler. En barsk röst från luren: Det är polisen. Det brinner på Lantmanna. Du måste flytta båten. Men fort!

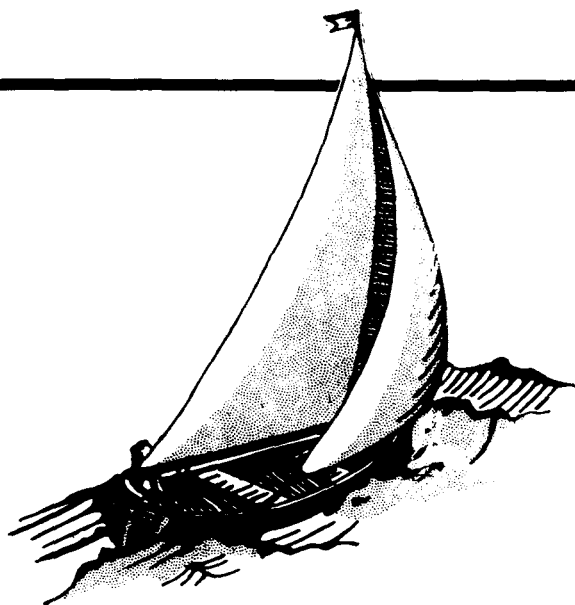
Ni kan tro att det blev fart. Byxorna kom på i trappan, vänsterskon på bron. Högerfoten bar på gaspedalen och full fart genom stan. Vid domkyrkan kände jag brandlukten. Ute på Nybron såg jag nästan ingenting för röken. En livsfarlig åkning i den vita

mjölken, tills en brandman stoppar framfarten. Rusar ner till båten där däckets är svart av sot. Ser att elden håller på att bryta igenom väggen fem meter bort. Lossar förtöjning, drar mig ut mot bojen. Fram med paddeln, motorn är ju på verkstad, jobbar värre än på ett kanot-VM, men då kommer hjälpen och jag bogseras bort.

Om polisen inte vetat vem jag var...??

Harald Öhman
IF 2111

Informationsskrift har framtagits för att lämnas till alla presumtiva, nya medlemmar. Går ut till klubbarna i maj.



Stabilitet i vågor

I förra årets höstnummer av MED-VIND redogjorde jag för om båtars stabilitetskurva och jämförde IF-båtens kurva med en från en 30-fots IOR-racer. Ur denna jämförelse kunde man se tyngdpunktplaceringens betydelse för stabilitetskurvens form, dvs maximums läge och det positiva stabilitetsområdets storlek. Vi såg, att det var viktigt för båtens sjövärdighet, att man baserades på förmågan att bära segel på låg tyngdpunkt och inte på bredd.

I samband med detta bör påpekas, att det är det rätande momentet, dvs den rätande hävarmen multiplicerad med båtens displacement, som egentligen ger båtens motstånd mot krängning. Det är därför som en större båt känns mycket styvare än en mindre när man går omkring på däck i en hamn. Men genom att en större båt har större segelyta och högre fribord, utsätts den för större krängande moment från vind och vågor, så i hårt väder till sjöss kan förhållandena vara de omvända.

För att få de rätande momenten, skall GZ-värdena i figur 2 i förra numret multipliceras med 2,15 för IF-båten och 3,78 för IOR-racern.

Och nu till båtars stabilitet i vågor. Naturligtvis är just dessa egenskaper mycket betydelsefulla för sjövärdigheten, men tyvärr bortser man ofta från dem.

I denna artikel används många uttryck och begrepp, som förekommit i tidigare nummer, så repetera gärna!

Rullningsekvationen

En båtens rullning i vågor beskrivs "matematiskt" av den så kallade rullningsekvationen, som i princip består av följande element:

Tröghetsmoment = displacement $\times$ (tröghetsradien)² $\times$ rullningsvinkelaccelerationen

Dämpande momentet = dämpningskonstanten $\times$ rullningsvinkelhastigheten

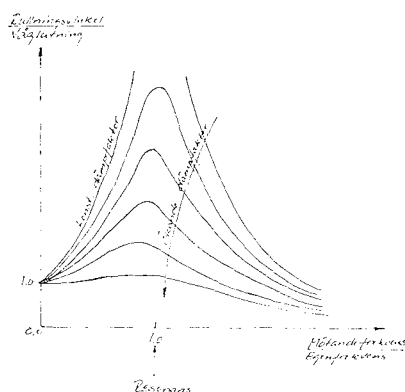
Rätande momentet = displacement $\times$ rätande hävarmen (= GZ) $\times$ jordaccelerationen (= g) som är ungefär lika med displacementet $\times$ GM $\times$ rullningsvinkeln $\times$ jordaccelerationen (= g)

Störande momentet = inverkan från vågornas amplitud, lutning och mötandefrekvens.

I ekvationen skall summan av alla ingående element vara lika med noll.

Ekvationens lösning är en kurva, som har olika form för olika dämpfaktorer. Kurvorna åskådliggör i figur 1, där tröghetsradien = 1 (se tidigare nummer)

Figur 1:
Lösningen till rullningsekvationen:



Egenfrekvens = $\sqrt{(g \times GM/i^2)}$ (jämför uttrycket för egensvängningsperioden i tidigare nummer)

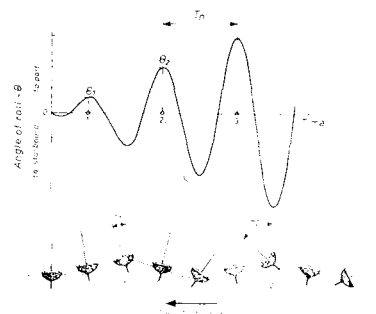
Dämpfaktorn = dämpkonstanten / (2 $\times$ displacement $\times$ i² $\times$ egenfrekvensen)

Om båten saknade tröghet, dvs var mycket lätt, skulle krängningen i princip alltid vara lika med våglutningen. Detta gäller för en livflotte, som följer vågprofilen relativt exakt.

Livflotten har stort GM, dvs stort rätande moment, och liten tröghet. Detta ger mycket stor egenfrekvens och förhållandet mötandefrekvens/egenfrekvens blir mycket liten. Längst till vänster i diagrammet i figur 1 ger rullningsvinkel = våglutning.

För en större och tyngre båt kan rullningsvinkeln bli flera gånger större än våglutningen om vågornas mötandefrekvens ligger nära båtens egensvängningsfrekvens. Om dämpningen är liten, riskerar båten att kapsejsa. (se figur 2)

Figur 2:
Mötandefrekvens och egenfrekvens lika, liten dämpning



Dämpning av svängningsrörelsen

Ur figur 1 framgår vilken betydelse dämpfaktorn har för rullningsvinkeln storlek. Vid kraftig rullning och låg fart blir anfallsvinkeln på under-

vattenskroppen mycket stor. Fenkölar kommer att överstegras med på följande låg dämpning och risk för kapsejsning. Långa kölar som IF-kölen överstegras inte så lätt och har dessutom mycket större yta, vilken innebär hög dämpning.

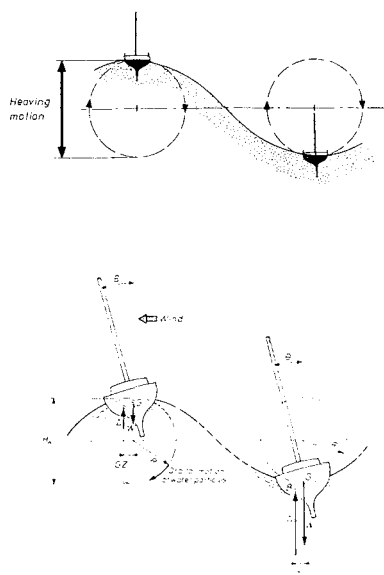
Vågornas inverkan på hävarmskurvan

Centrifugalkrafternas inverkan

För segelbåtar gäller, att i hårt väder till havs är vågornas längd betydligt längre än båtens. Därför kommer hela båten att befinna sig på en liten del av vågen, Beroende på om båten befinner sig i en vågdal eller vågtopp,

Figur 3:

Centrifugalkraftens inverkan på rätande momentet



kommer det rätande momentet att ha olika storlek.

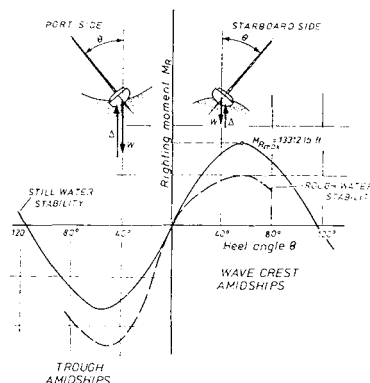
I vågen rör sig vattenpartiklarna i cirkulära banor kring nästan stillaliggande medelpunkter och påverkas därmed av en centrifugalkraft. (Se figur 3.) I vågtoppen motverkar jordens gravitationskraft och centrifugalkraften varandra och vattnet blir synbart lättare. I vågdalen blir vattnet synbart tyngre på grund av att här samverkar krafterna. Flytkraften blir alltså mindre i vågtoppen och större i vågdalen.

Stabilitetsminskning i vågtoppen kan vara mycket riskabel, eftersom det blåser med på vågtoppen.

Figur 4 visar stabilitetsförändring för IOR-racern "GRIMAKLIN" under Fastnet-stormen vid våghöjd 12 meter och vågperiod 9 sekunder.

Figur 4:

Stabilitetskurvans förändring mellan vågtopp och vågdal för "GRIMAKLIN" under Fastnet-stormen



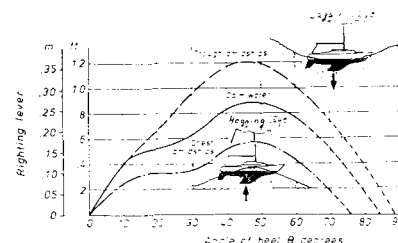
Vågprofilens inverkan

I kort och brant sjö kan ett annat feno-

men inträffa. Vågorna passerar båten, vilken ömsom kommer att befinna sig i ett "saggingläge" och ömsom i ett "hoppingläge". I saggingläget blir stabiliteten högre, eftersom vattenlinjearean blir större. (Vattenlinjen blir längre.) I hoppingläget blir stabiliteten mindre på motsvarande sätt. (Se figur 5.)

Figur 5:

Stabilitetskurvan i följande sjö pga vågprofilens inverkan



Om vågornas mötandefrekvens ligger nära 2 gånger rullningens egenfrekvens, kommer båten i resonanssvängning. Båten kapsejsar om dämpningen mot rullning är låg.

Epilog

IF-båten är med sitt kraftiga skrov, sin låga tyngdpunkt och sin långa köl en mycket sjövärdig båt, helt i den gamle "segelbåtsprofessorn" C A Marchaj's smak. Man kan lungt gå till sjöss i alla väder, så länge man aktar sig för land och andra båtar, inte råds sjösjuka och håller tillgodo med den begränsade komfort, som IF-en har att erbjuda sin besättning.

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

Mot Muckle Flugga

Äventyr på Nordsjön III

Text & bild: Steve Franzén

*Saudafjorden
försvinner i
kvällsdiset.
Det var en
ovanlig känsla
att segla in
bland bergen.*



När man besöker Shetland för första gången kan man inte undgå att hänföras av det karga och dramatiska landskapet. Redan i utkanten av staden Lerwick får man en försmak av vad som väntar den naturintresserade. Det var också en av anledningarna till att segla hit. Vi hoppades också kunna göra ett besök vid fyra Muckle Flugga.

Fågelsafari på Noss

När man pratar om semester tänker nog de flesta (seglare) på lata dagar i skärgården, solsken, lagom bris och svalkande bad. Därför kan det tyckas knepigt när man som vi frivilligt seglar ut till en ögrupp i Nordsjön. Med garanterat regnväder var tredje dag.

Naturligtvis lockade äventyret, men också den ovanliga naturen, fågelbergen man sett i naturprogrammen på TV och de numera så omtalade sälarna. Efter några dagars forskning i Shetlands historiska och kulturella arv embarkerades färjan över till den närliggande ön Bressy. Färden tog inte mer än 5–6 minuter tvärs över Bressy Sound som är både hamnbassäng och kappseglingsområde. Nu vidtog ungefär en timmes promenad över böljande brunlilafärgade höjder. För att komma ut till Noss måste man över det

smala och grunda sundet mellan öarna.

Noss är naturreservat och det är också de naturvårdande myndigheterna som sköter transporten ut till ön. I ett av de gamla husen finns en liten utställning om öns fågelliv. Här fick vi även information om lämpliga promenadvägar och var olika fågelarter fanns att se.

Men det första vi såg från djurriket var naturligtvis får. De finns överallt och på de mest märkliga ställen. Dessutom massor av kaniner.

Noss är som många av öarna här ute kilformad. Låg på insidan med en gradvis stigning utåt. Det är här ute vi hittar fågelkolonierna. De sitter som limmade på bergväggen i massor. Fåglarnas skrän blandas med vågors dån mot de eroderade klipporna. Utsikten är formidabel. Det går knappast att beskriva på ett rättvisande sätt, jag kan bara uppmana läsaren att åka hit själv.

För att inte missa sista turen tillbaka till Bressy fick vi skynda på stegen över heden. Exkursionen avslutades på ett för oss mycket trevligt sätt, då två tumlare passerade genom sundet mellan öarna.

Följande dag gick i semesterslappandets tecken. Men lite nyttigt blev det ändå, blä bokades en bil för den planerade turen till Muckle.



Stora segel på de båtar med nyare rigg. Båtarna tas upp pga tidvattenskillnaden på 1–1,7 m.

På "fel" sida till Muckle

Redan när vi anlände till Lerwick anade vi att vänstertrafiken i det brit-

tiska väldet skulle ställa till problem. Man tittade åt fel håll när en gata skulle korsas och höll därmed på att bli överkörd flera gånger om dagen. Till vår lycka är nu shetlänningarna ett generöst folk, så de flesta såg vår situation och stannade då vi närma- de oss ett övergångsställe.

Som ni förstår var det med spän- ning jag satte mig i den hyrbil vi skaf- fat. Men det gick över förväntan bra. Trots att ratten satt på fel sida. På morgonen en vecka efter angöring- en av Lerwick gled vi likt en raggarbil ut ur staden. Färden gick norrut om Toft på norra Mainland. Färjan över Yell Sound till Ullsta på Yell hade svårt att hålla kursen i det ström- mande vattnet. Nästa färja gick över Mull Sound från Gutcher till Belmont på Unst.



När vägen tar slut vid Fiska Wick böt vi till storstövlar och laddade ryggen med mat och dryck. Nu vän- tade 4 km fotvandring över vatten- sjuka hedar och en lång krävande slakmota upp till toppen på Herman- ness Hill. Mitt i slutningen vilar vi ett ögonblick i den stuga som Nature Conservancy Council har här. Uppe på toppen, 200 m.ö.h., blåser dim- molnen i höjd med fotknölna och det är bara ett par plusgrader. Vi stod alltså på Hermaness Hill, berget där Jätten Herman bodde. På andra sidan Berra Firth (-fjorden) på berget Saxa Vord botte jätten Saxi.

De två jättarna brukade kasta sten på varandra och de små skären Rumblings, Tipta, Little Flugga och Muckle Flugga, som kröns av ett fyr- torn, är minnen från deras menings- utbyten och den yttersta utposten mot norr. Vi var framme. Men se! Yt- terligare en holme finns faktiskt, Out Stack, en grynnan närmast, men där tar verkligen de engelska landen slut. Landskapet är verkligen impon- erande, vilket stämmer betraktaren till ett jublande övermod, som får honom att sprudla i våldsamma ut- tryck av hänförelse. När vi skådade (man kan inte säga "titta" i detta sammanhang) norrut, såg vi "Muck- le" i flödande solsken, sälar som go- nade sig på skären och hav som möts. Där slutar imperiet, Ultima Bri- tannia.

Här finns också gott om fåglar. Vid Clingra Stack stannar vi länge för att titta på Puffins (lunnefågel) som har sina jordhål i en brant sluttning mot havet. De är verkligen lustiga att se på nära håll. En annan fågel vi kom nära var de stora labbar eller Bonxie som de kallas här. Ute på he- den där de har sina reden anföll de oss med störtdykningar mot huvu- det när vi kom för nära.



Fyren på Røværsholmen, Norge, i sikte.



Bebyggelsen på Røvær sedd från syd.

Ponnies på prärien

Det var med en belåten suck jag drog fötterna ur stövlarna. Här var verkligen fantastiskt. På vägen till- baka mot Lerwick passerar vi Har- olds Wick. Här finns Storbritanniens nordligaste postkontor i en liten grön träkåk. Nere i viken landade i slutet på 800-talet Harald Hårfagers lång- skepp, därav namnet.

Kanske fanns det fler ponnies här på vikingarnas tid, men fortfarande är det gott om dem. Vill man se Shet- landponnies i full frihet är Unst rätt plats. Hjordar om 25–30 hästar är in- te ovanligt.

Av John C. Ridhland, som jag träf- fade i Lerwick, fick vi lära oss att locka på dem: Tjogg, tjogg, tjogg. Hästarna vände tvärt och satte av i galopp mot oss och på ett ögonblick var vi omringade av massor av små, gulliga ponnies. Måste vara en dröm för alla hästbitna. Hårdbröd och äpp-

len är favoritgodis här precis som hemma. Förutom fisk och ullproduk- ter är Shetlandponnies en stor ex- portartikel. De är små men mycket tåliga och lämpar sig väl för första häst i familjen. När barnen blir större går det bra att koppla på en sulky att åka i.

Regattabal!

Lerwick Boating Club är inte bara en mycket trevlig bar. Klubben är också en stor arrangör av kappseglingar. De vanligaste båtarna påminner mycket om vikingarnas långskepp. Enkelt uttryckt kan man säga att bå- tarna indelas i två klasser. En klass med den gamla typen av rigg och den andra med nyare rigg typ 505. Segelytan är fri i den moderna klas- sen, vilket resulterat i väldiga segel. Med tre mäns besättning krävs stor skicklighet vid manövrar och rund- ningar. Fort går det också vill jag lo- va!



IF-båten "Röde Orm" lastad på Burt Åkes lastbil. Ca 1300 m över havet med snö i bakgrunden.

Till kvällens Regattabal hade ca 15 personer infunnit sig. Vi hade inviterats till festligheten av tävlingskommittén vid ett besök på båtklubben några dagar tidigare.

Att svenskarna i den "lilla råda båten" var omtalade märktes tydligt och många kom över till vårt bord för att prata segling.

En trevlig tradition som tillämpas här är att alla bjuds på segrarens skål. Det går till så att respektive cupsegrare (10 stycken) fyller sitt vandringspris med whisky och där efter bjuds pokalen runt bland bordet. Att det blev en blöt fest förstår ni kanske. Under kvällen gick dessa pokaler runt tre varv (minst) i lokalen.

Apropå lokalen förresten, kallas den Town Hall. Högt i tak och höga fönster med färggranna bilder gör att man får känslan av att befinna sig i en kyrka. Efter ett dignande smörgåsbord och efterrätter skulle det dansas med klackarna i taket, minst sagt. Skotsk two-step-dans och eight-drill i högt tempo. Inget som en annan vågade sig på men det såg roligt ut. Den fd commandoren i båtklubben och bäste skeppshandlaren i staden hade en egen "breakdans"-uppvisning på golvet till folks stora nöje. Något överförfriskad, men mycket duktig i sitt yrke tyckte hamnkaptenen i förtroende. En mycket lyckad kväll med många trevliga bekantskaper.

Vind i seglen!

Tiden går fort när man har trevligt som bekant och dagen för återresan närmade sig.

Tisdagen den 16 augusti kl 18.25 lokal tid lossades förtöjningarna. Kursen till Skagen, Danmark, lades ut och Shetland försvann sakta bakom oss. Idealiska förhållanden med vind från N.V. ca 5 m/sek. Under nat-

ten tunnade vinten ut och vid lunch följande dag var det nästan bleke.

Klockan 15.00, 80 sjömil ut, kom vind igen men då från syd. Helt fel med våra planer. Vinden ökade och på kvällen bytte vi till fock och tog in revet i storseglet.

Här ute kan man se mareld, vilket är ganska ovanligt hemma. Ett gnistrande fyrverkeri som lyser upp vattenet runt båten. Natten var jobbig och dagen blev inte lättare. Sjön var mycket grov och vinden hade ökat ytterligare till ca 20 m/sek.

Vi hade nu beslutat gå in till Norge. Det var "ootroligt" skönt att trampa fast mark på Røværsholmen efter två dygn på ett oroligt hav.

På tur till Utsira

Røværsholmen är den största av en samling öar drygt 5 sjömil väster om Haugesund och ca 8 sjömil N.O. om Utsira.

Vi välkomnades varmt av rektor Jan E. Torgersen som förestår både skolan och sjöhuset i hamnen. Han visade oss runt bland faciliteterna och erbjöd oss tomt att få låna pengar tills vi varit på banken.

En av dagarna vi låg här besöktes Utsira. På vägen ut luftades spinnakern i det fina vädret. Utsira är Norges minsta kommun med ca 230 invånare. Fiske och jordbruk är de viktigaste näringarna. Här finns gott om sjöfågel och det planeras för en ornitologisk station.

Historiska minnesmärken, bl a gravar och husgrunder från vikingatiden, tillsammans med fyrtornet som uppfördes år 1844, är några av sevärdheterna.

Till Utsira och Røvær går turbåt från Haugesund. Övernattningsmöjligheter finns om så önskas i sjöhus och hytter. Det som förvånar mig är

örekomsten av bilar. Till och med axi finns här.

Hem över fjället

Efter några sköna dagar på Norges vilda kust la vi ut för att proviantera och inhandla sjökort i Haugesund. Det märktes att vi kommit till en av Norges större städer. Tempog är högre, folk har bråttom tycks det. Kanske är det vi som tappat farten efter några veckor på Nordsjön?

Men snart var vi åter på glid igen. Målet var Sauda, längst in i Saudafjorden. En flera mil lång vattenväg mellan höga berg och djupa dalar. Upplevelsen är total och här gäller samma som för Shetland. Åk hit.

Orten Sauda är kanske inte mycket att orda om. Men det finns en båtklubb som har en bra kran som vi fick använda utan kostnad. Det bor ca 5400 personer i byn och ca 540 arbetar vid aluminiumsmältverket. För några år sedan hade man 1700 anställda. Nu är det osäkert igen, eftersom man köper malm från Sydafrika. Den innehåller mindre fosfor än annan malm.

Norges regering skall ta ställning till en dispensansökan i juli -89. Nyligen fick vi veta att SSAB köper råmaterial från Norge. Kanske kommer det via smältverken här?

På fritiden kan man ägna sig åt laxfiske i fjorden. Dagen då jag var i Egersund för att hämta bilen fick Stig en lax till lunch av en kille i hamnen. En bit sparades tills jag kom tillbaka och kanske skulle Stikkan blivit kock i stället!

I skydd av mörkret for vi hem för att hämta lastbil. En resa på ca 170 mil tur och retur.

Efter att ha sovit i tolv timmar gav vi oss iväg igen. Nu med Burt-Åke Adolfssons gamla glassbil. Tillbaka i Sauda lyftes båten på bilen och surrades ordentligt.

Vår laxfiskande kompis hade utlovat en sevärd tur över fjället. Jag kan utan att överdriva säga att detta blev nästan lika spännande som seglingen på Nordsjön. Stig körde så jag fick tillfälle att njuta av scenariet. Nu gick allt väl och bilen höll.

Jag kan väl passa på att tacka Burt för lånet av bilen till en rimlig kostnad. Av P. E. Sköldin fick vi låna VHF-radion och av Westergren livflotten som är ett måste vid överhavsseglingar. Tack för lånet grabbar!

Men den jag vill tacka allra mest är förstås Stig "Morfar" Lidéhn. Utan hans entusiasm hade resan aldrig blivit av. Min förhoppning är att nedtecknandet av dessa rader inspirerar andra att långsegla och skriva om era upptäckter.

Lev väl!

DANSK IF-båtklubb

IF-KLUBBENS BESTYRELSE

Formand: D 224
Gunnar Høy
Pælestykkerne 9, st., 2630 Tåstrup
Tlf.: 42 99 95 70.

Næstformand: D 178
Henrik Blomdahl
Landsevej 14 B
Tlf.: 42 42 53 08.

Kasserer: D 69
Preben Lerche
Jens Bornøvej 40, 2970 Hørsholm
Tlf.: 45 76 67 47.

Sekretær: D 65
Bo Garny
Hvidovrevej 327 D, 3.mf., 2650 Hvidovre
Tlf.: 31 78 20 32.

Fartøjsregister: D 68
Carsten V. Christensen
Vigerslev Alle 372 st. th., 3650 Hvidovre
Tlf.: 31 47 05 55.

D 41
Jette Bakkedahl
Kindhestegade 3 B, 4700 Næstved
Tlf.: 55 77 07 08.

D 102
Birte Hagemann
Øllegårdsvej 3, 2630 Tåstrup
Tlf.: 42 52 12 83.

Suppleant: D 112
Knud E. Dan
Lodsvej 59, 2650 Hvidovre
Tlf.: 31 87 98 0.

Klubbens Målere:
Vest for Storebælt:
Morten Aabo
Fuglebakken 36, 8900 Randers
Tlf.: 86 41 68 51.

Øst for Storebælt:
Jesper West Knudsen
Kurreholmsvej 7, 3400 Hillerød
Tlf.: 42 27 85 91.

Placering af klodslag for IF-båden

I årenes løb har forskellige IF ejere fået sig større eller mindre forskrækkelser med væltede og solide bukke og båden stod på et godt klodslag.

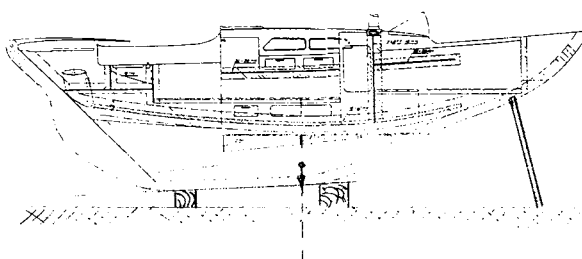
Problemet opstår, når foreste klodslag kommer for langt ind på kølen, da den opklodsede båds tyngdepunkt ligger kun ca 20 cm agten for det sted hvor kølen fra at være ret begynder kurven op til stævnen.

Dette betyder, at hvis foreste klodslag kommer for tæt på tyngdepunktet, er der ingen vægt på agterste klodslag ved kølens overgang til hæl, selvom god stævnstøtte er sat.

Sørg derfor for at få sat foreste klodslag så langt fremme som mu-

ligt, pres evt en kile ind mellem klodslagets forkant og kølkurven mod stævnen.

Så undgår du at evt få næste sejl-sæson ødelagt med et værftophold. Se figur.



Ombygnings-/förbedringstips

Har du tänkt på, att forkahytten i IF-eren er uden dagslys når forlugen er lukket?

Det har i mange år irriteret under-tegnede at man altid skulle rode rundt i halvmørke eller tænde lys der forude.

Jag har endelig taget mod til mig og sat køje i forlugen, og jeg fortryder at jeg ikke har gjort det for længe siden, for sikke et forandret interiør, der blev resultatet.

Her er beskrivelsen:

Bestil 1 stk køje type A-200 til 15 mm væggodstykkelse fra N. C. Bjerg, pris ca kr 315:- + moms.

Skær et 20 mm hul i midten af forlugen.

Forlugen består af en overside og underside med ca 8 mm afstand imellan.

Fyld dette hulrum med glasfiberarmeret polyester og spænd overside og underside mod hinanden med skruetvinger, så den totale lugegodstykkelse bliver 15—16 mm.

Ret hullet i forlugen til s, det passer til køjet, og monter køjet med de medfølgende skruer.

Det er en god idé at fjerne det skridmønster der dækkes af køjet og dets gumipakning med et skarpt stemmejern.

Ved sammenspænding af køjets over- og underdel: Læg køjets overdel nedad og st. p, køjets underdel medens skruerne trækkes an.

Henrik Blomdahl
D 178

Pludselig lå den der, byen Skælskør. Rundet den sidste bugtning på fjorden bredte den sig ud folr sejlernes øje. En smukkere samme for et DM er svær at finde. Og tilmed var det høj sol og temperatur, som befandt man sig i Middelhavet.

26 IF-ere deltog og m.h.t. sportsligt niveau, nye ansigter og kammeratligt samvær til langt ind i den lune sommernat, blev stævnet endnu et af dem, der styrker klassen og spænder forventningen til næste års træf.

1. og 2. sejlads blev præget af svag og springende vind, og Agersø Sund har en dejlig strøm, som har det med at skifte. Så hvad der var oplagt fordel i første sejlads var en klam fidus i anden. De lokale folk fra Korsør i 237 viste vejen tæt fulgt af mestrene fra sidste og forrige år 224 og 263.

3. og 4. sejlads fandt sted i god vind og 25 graders varme. At sidde

DM 1989

på et friskt kryds i korte bukser og næsten bar overkrop var en frydefuld oplevelse. I hvert fald på D 65. Korsørfolkene var sammenlagt igen de smarteste, men også besætningen i 224 fiste, at de kunne takle de vanskelige strømforhold, da de i dagens sidste sejlads blev en suveræn nr. 1.

Sidstedagen var en oplevelse af dem, men kan være foruden. Næsten ingen vind, spejlblankt hav, svidende sol, strøm og ømme rumper af konstant at sidde i læ uden at røre sig (sådamn var det hos os). I den slags vejr er konkurrencesejlads en hæsliig sport. 9 både nåede ikke i mål inden tidsfristens udløb i dagens eneste sejlads, som blev vundet af 263, der således var lige ved og næsten at tage medaljerne fra Korsørfolkene. De nye mestre FI. Gram,

Hermod Jørgensen og Georg Schønemann var vist selv lige så overraskede over succesen som de øvrige deltagere, for sejlene var i hvert fald ikke nye og båden en skolebåd. Men som så mange gange før må man konstatere, at det er overblikket og grebet om skøder og pind, der er afgørende.

Stævnet blev ledet upåklageligt af overdommer plus hjælpere i det vanskelige farvand. Harboe gjorde afslutningsfesten særlig lystig ved at sponsorere drikkevarerne, men også andre deltagere bidrog til aftenen med forskellige muntre indslag. Således holdt matroserne fra D 38 Aldus og D 178 Muffe generalforsamling med det erklærede formål for den nye forening at bekæmpe det omsiggribende skipperyranni.

På gensyn til næste år
Bo Garny D 65

Salu-Torget!

Köpes:

Gul el linblomsgrön IF. Tel 08-341480 efter 17.00, Ulf.

Säljes:

Albatross lättvindsgenua -83 säljes. Alf Andersson, tel 031-291971.

Önskas köpa

Storsegel, revbart. Bertil Nelson, tel 013-136602.

IF-segel köpes

Stor + genua. Thomas Large, Larsbergstorget 5, 18138 Lidingö. Tel 08-7676121, 08-375324, 010-721470.

Genua säljes

L. genua blixl säljes. SM-1:a -89. Tel 0660-17235.

Säljes

Grön IF 2739 1976, 4 segel, bomtält, toa, utb Johnsson 6hk mm. Robert Wahlström, tel 08-895953.



IFRA-märken

Kansliet har ett femtiotal IFRA-märken i tyg på lager. Mot 40 kr/st inkl porto får du något att pryda jacka, kavaj eller tröja med. In-tresset får samtidigt utvisa om det är dags att beställa en ny omgång.

