

**Marieholm IF**



**Handbok**

Denna bok tillhör:

.....

.....

Båtens registreringsnummer

M 26 182

.....

.....

Motorns tillverkningsnummer

8792

.....

## Innehåll

Detta är IF-båten.....	2
Så bor man ombord.....	4
Elektriska systemet.....	8
Så seglar man IF .....	10
IF för motor .....	20
Ankring och förtöjning .....	24
Höst.....	26
Vår.....	28
Gör det själv.....	30
Garanti och reklamtion .....	32

# Inledning

När Tord Sundén konstruerade IF-båten var hans tanke att få fram en båt, som skulle passa alla sorters segling och seglare. Utan att behöva göra en mängd kompromisser skulle det bli en båt med de förnämsta seglingsegenskaperna och bästa komforten.

Vi vågar påstå, tillsammans med över 2.000 nöjda IF-båtägare 1975, att han lyckades! Det är idag ingen tvekan om att IF-båten har rykte om sig att vara en av de mest välseglande familjebåtarna på marknaden.

Oavsett om Du är långfärdsseglare, seglar med familjen eller seglar för kappseglingens skull så har Du i IF-båten egenskaperna som gör att hon passar Dina krav.

Långkölen gör henne kursstabil och styv men ändå snabb. Hon är berömd för sin vindtålighet; många säger att hon går bättre ju mer det blåser!

Samtidigt är hon rymlig och "familjevänlig".

Tack vare sin popularitet har IF-båten ett eget livaktigt klassförbund, som ordnar kappseglingar, bevakar klassens intresse i andra seglingar och överhuvudtaget arbetar för att främja klassens intressen. IF-båten är en modern konstruk-

tion men ändå baserad på tradition och över 15 års erfarenheter av plastbåtstillverkning.

IF-båten tillverkas efter senaste rön och metoder men samtidigt hantverksmässigt, vilket ger jämn kvalitet i alla delar av båten.

Både båt och utrustningsdetaljer är ingående testade och tillsammans med noggrant materialval och skickligt hantverk garanterar detta säkerhet, styrka och kvalitet.

I denna handbok har vi försökt samla några råd och tips om IF-båten. För många är det mesta kanske redan välkända saker, för andra är det vår förhoppning att den skall hjälpa till att på bästa sätt utnyttja båten.

Vi önskar Dig många trevliga seglatser och sköna stunder tillsammans med Din IF-båt.

## MARIEHOLMS BRUK



M26

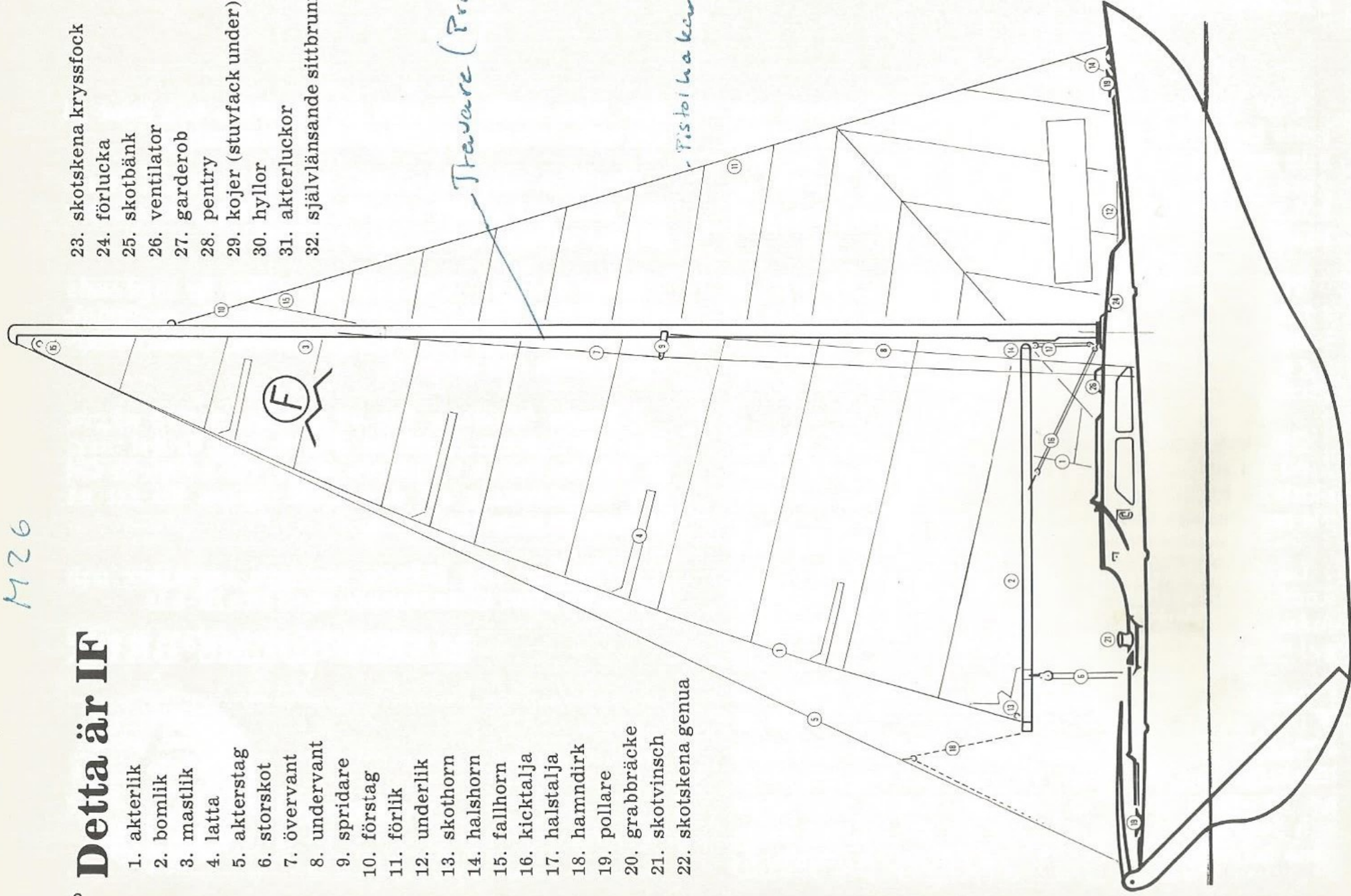
# Detta är IF

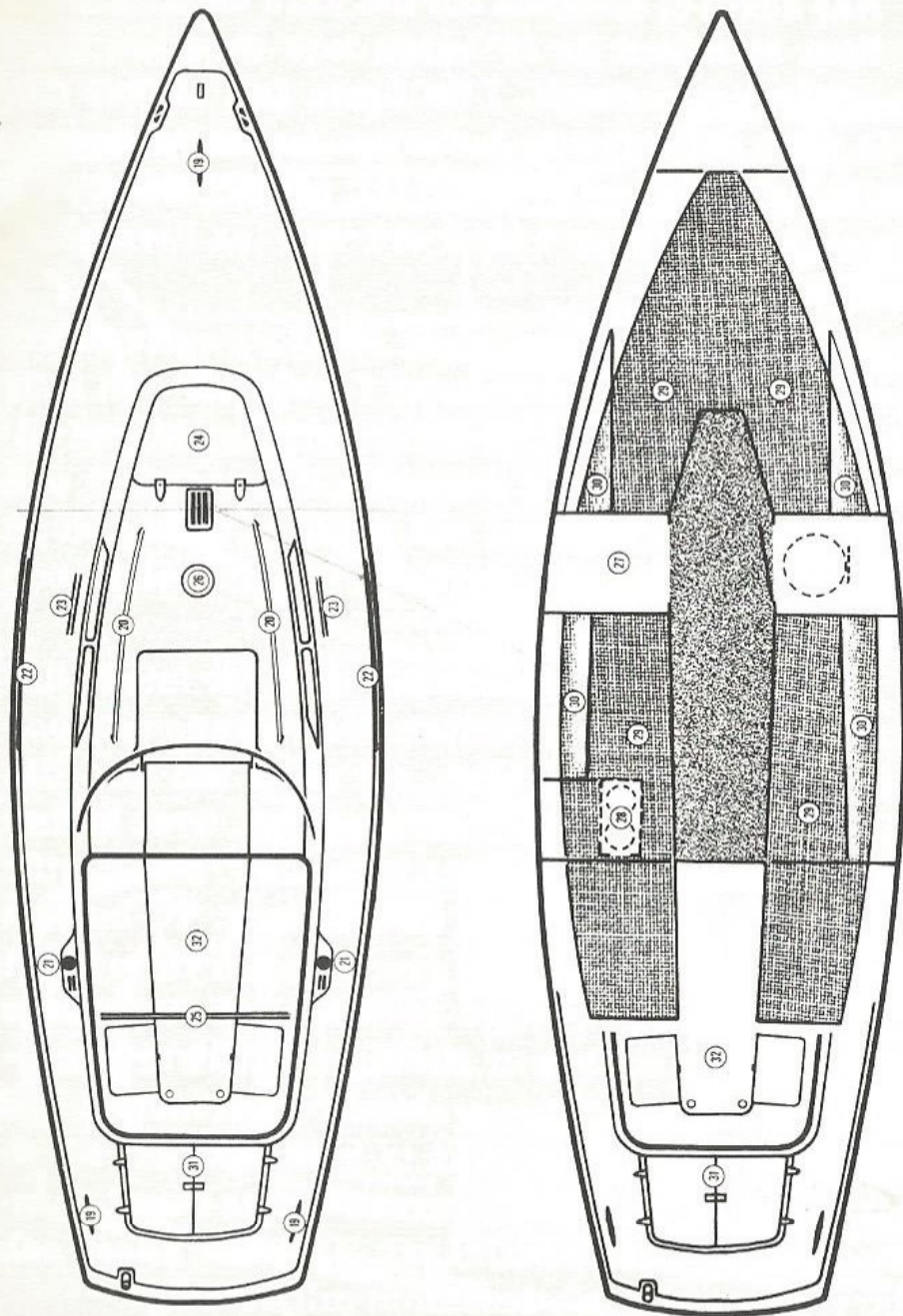
1. akterlik
2. bomlik
3. mastlik
4. latta
5. akterstag
6. storskot
7. övervant
8. undervant
9. spridare
10. förstag
11. förlük
12. underlik
13. skothorn
14. halshorn
15. fallhorn
16. kicktalja
17. halstalja
18. hamndirk
19. pollare
20. grabbräcke
21. skotvinsch
22. skotskena genua

23. skotskena kryssfock
24. förlucka
25. skotbänk
26. ventilator
27. garderob
28. pentry
29. kojor (stuvfack under)
30. hyllor
31. akterluckor
32. självlänsande sittbrunn

*Trevare (Prockbrun)*

*Pistolhakar*





## Detta är IF-båten

Längd över allt .....	7,89 m
Längd i vattenlinjen.....	6,04 m
Bredd .....	2,20 m
Djupgående.....	1,21 m
Lägsta fribord .....	0,65 m
Deplacement.....	2,15 ton
Kölvikt.....	1,25 ton
Masthöjd över vattenlinjen .....	10,75 m
Segelyta	
storsegel .....	16,0 m <sup>2</sup>
fock .....	10,0 m <sup>2</sup>
genua.....	15,0 m <sup>2</sup>
spinnaker.....	40,0 m <sup>2</sup>

Skala  $\approx 1:63$

## Så bor man ombord

Inredningen på IF-båten är planerad för fyra vuxna personer där alla får rymliga kojor och gott om stuvplats för sina tillhörigheter. Som extra tillbehör finns en skiva att lägga mellan förpikens kojor. På så sätt kan man erhålla ytterligare en barnkoj.

I standardutförandet finns två garderober, som skiljer piken från ruffen. Styrbordsgarderobens dörr är avpassad så att den genom att öppnas kan häktas i babords garderob och alltså stänga av gången mellan de båda sovutrymmena.

Med öppen rufflucka och uppfälld spray-hood får man full ståhöjd vid pentryt. Dessutom ger placeringen fullgod ventilation samtidigt som man lätt når både ut i sittbrunnen och in till matbordet i ruffen.

Pentryköket drivs på T-sprit och är av s. k. absorptionstyp. Det innebär att spriten brinner utan något tryck och köket är alltså explosionssäkert. En annan fördel med T-spriten är att den alltid är lätt att få tag i. Vardera behållaren rymmer cirka 1 liter, vilket räcker till en veckas normal användning ombord.

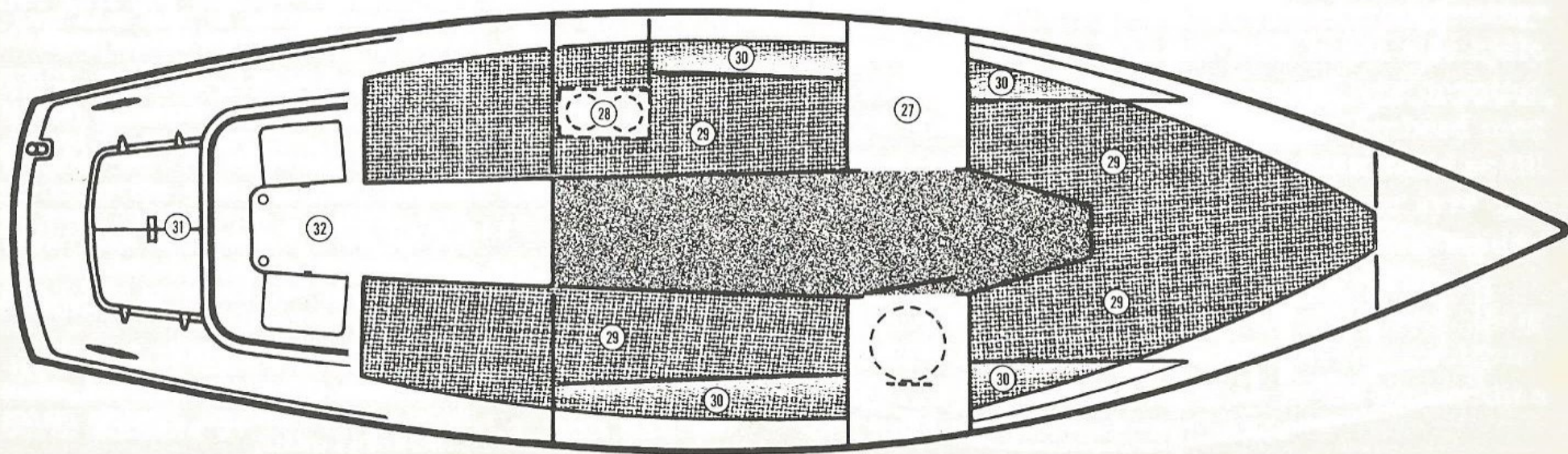
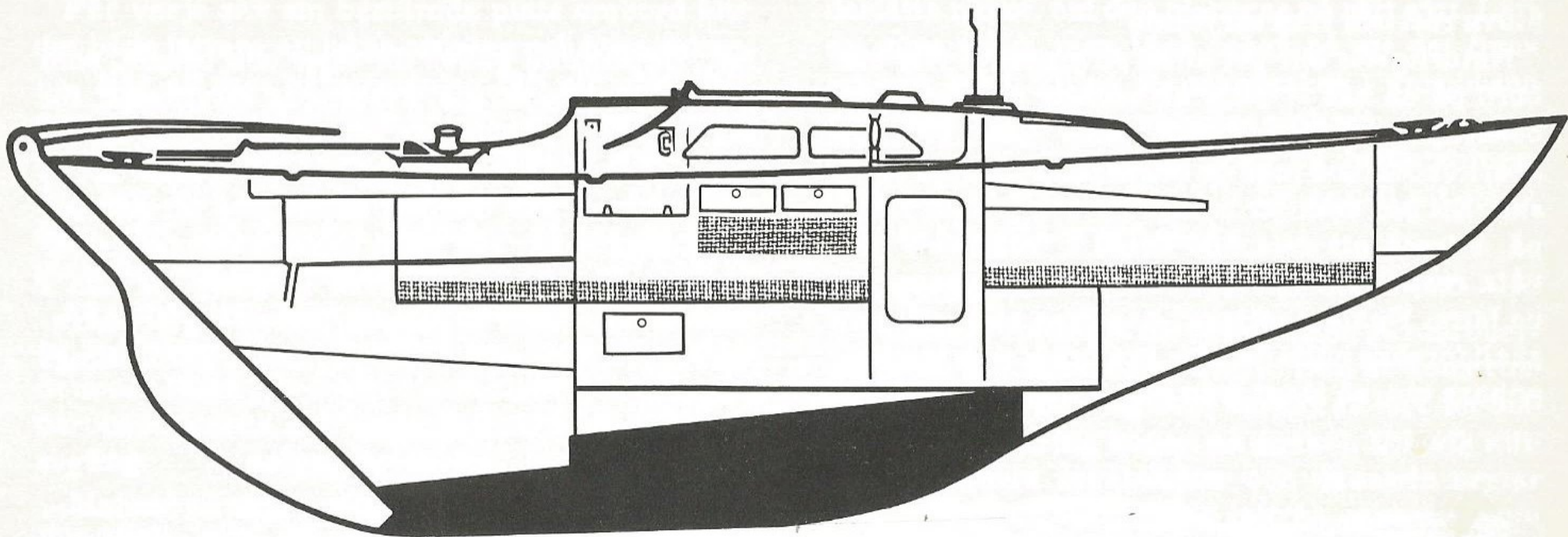
Tack vare kardanupphängningen av köket går det utmärkt att använda köket även under segling. Det är alltid skönt att ha potatisen kokt när man kommit i hamn.

När köket ej används bör det vara undanstuvat.

Som standard är IF-båten inte utrustad med fast färskvattentank. I de flesta fall räcker det väl med det "gamla hederliga" vattenankaret, polvaflaskan. Den är alltid lätt att ta med sig till vattenkranen uppe i land och den tar liten plats ombord.

I extrautrustningen ingår 90 liters vattentank, som placeras under kojerna i förpiken, och fylls genom ett beslag på fördäck. Vattenutsläppet sitter i sittbrunnen lätt åtkomlig från pentryt och drivs med en fotpump vid pentryt. Som avlopp kan man med fördel använda den självlänsande sittbrunnen.

På grund av varierande önskemål är inte heller toalett standard i IF-båten. Den vanligaste och mest praktiska lösningen, vid sidan om den lilla spaden, är väl den kemiska toaletten, även kallad TC (finns också som extra tillbehör). Den består av dubbla behållare och dubbla lock. TC-burken kan placeras i styrbords garderobsutrymme. Ett fundament och kraftiga gummiband förhindrar att burkarna rubbas ur sitt läge. Tack vare saneringsvätskan är TC:n praktiskt taget luktfri. Vid lämpligt tillfälle kan man ta innerburken i handtaget och tömma den på avsedd plats i land. Denna lösning av toalettfrågan är både enkel och utrymmes-snål och dessutom miljövänlig!

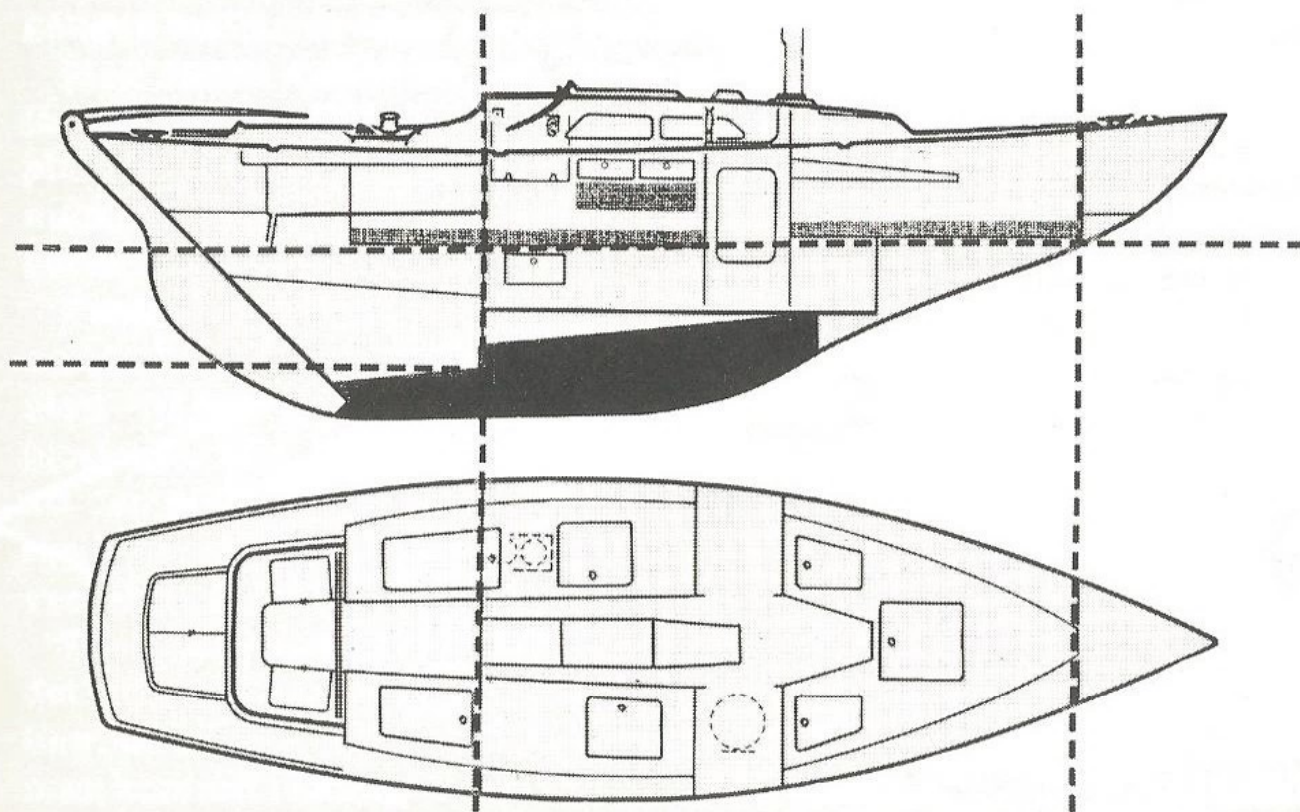


Skala  $\approx$  1:44

## Stuva rätt och vinn utrymme

Naturligtvis blir det alltid en massa prylar ombord på en båt — både utrustning för båten och besättningsmedlemmarna. Men man kommer snart underfund med de bästa platserna för varje sak. Ett par detaljer kan dock vara bra att tänka på. Försök att dela upp båten i "sektioner" för våta respektive torra prylar, för tunga respektive lätta. Enklarest uttryckt kan man säga att man skall försöka hålla de våta grejorna, som tampar, ankare etc, så långt från sovutrymmet som möj-

ligt. Detsamma gäller för oljor och bensin, som skall ligga i separata, avstängda utrymmen, för att inte fukt och ångor skall sprida sig inne i båten. När det gäller tyngdfördelningen är det ju bra om man kan trimma båten med utrustningen. Tunga saker bör helst ligga midskepps eller föröver för att kompensera tyngden av alla i sittbrunnen under seglingen. Båten seglar märkbart sämre om man lastar ned henne alltför tungt i aktern.



### Exempel på stuvningsplan

*Stuvfacken i och akter om sittbrunnen kan användas för "våta" prylar som tampar och ankare. Om möjligt skall man försöka att undvika att alla tyngre tillbehör hamnar här, eftersom seglingsegenskaperna är bäst med tyngden jämt fördelad över båtens längd.*

*Hyllorna och facken över kojerna tillsammans med utrymmena under kojerna ger gott om plats för besättningens tillhörigheter. De tyngsta sakerna bör placeras så nära båtens mittpunkt som möjligt, men en del tyngre utrustning kan med fördel placeras i förpikens utrymmen för att kompensera besättningens vikt i sittbrunnen under segling.*

*Många små fack under kojor och i hyllor gör det enklare att hålla reda på och hitta sakerna ombord. Fördela vikten jämt även i sidled.*



Får varje sak sin bestämda plats ombord blir det både lättare att hålla ordning och hitta sakerna. När all fast båtutrustning fått sin plats bör varje besättningsmedlen få sitt eget stuvutrymme för egna kläder etc. Bästa sättet att stuva kläder som inte får rum i garderoben är att rulla dem hårt och förvara i sjösäck då tar de liten plats och blir inte skrynkliga.

Sängkläderna stuvras lätt undan vid fotändan av ruffkojerna — i förpiken kan man rulla ihop dem och fästa lätt med en gummistropp mot garderobsväggarna. Då ligger de kvar även vid hård segling.

Mat och pentryutrustningen stuvras naturligtvis i utrymmena under kojerna, som har sidoluckor, och i den speciella bestickslådan. Dessutom finns det gott om plats i "svalutrymmet" under durkarna — båtens svalaste punkt. Här håller sig smör, mjölk och andra färskvaror längst. Är inte båten utrustad med inombordsmotor har man ju ett jätteutrymme under sittbrunnen. För att kunna utnyttja och komma åt hela detta utrymme kan man binda ihop fyra ölbackar i rad. De rymmer en hel del och på så sätt kan man även lätt nå de innersta.

Ganska snart kommer ni själv underfund med olika sätt att utnyttja utrymmet ännu bättre ombord. Kanske är det en liten hylla, som kan un-

derlätta något, om den placeras på rätt sätt. Lätt att göra själv, men tänk också på att det finns massor med billiga standardsaker i varuhusen som med fördel kan användas ombord.

Som t. ex. en spillbit från en heltäckningsmatta. Med den i ruffen blir det enkelt att städa — bara att lyfta ur och skaka.

### Ventilation

Ventilen i rufftaket mellan de båda garderoberna är en s.k. Elektrolux-ventil. Den är konstruerad så att den har sugande verkan så fort det blåser något omkring kupan på däckets. Undvik alltså att placera segelsäckar och liknande prylar där. Den går att stänga till inifrån, men även öppen är ventilen mycket vattensäker, så ha om möjligt alltid ventilen öppen. Tillsammans med luftgenomsläppet i ruffdörren ger arrangemanget god luftväxling. Här har man också stor hjälp av förluckan, som man lätt kan reglera öppningen på. Om man använder värmare ombord med någon form av öppen låga, skall man alltid se till att god ventilation råder! Lågan kräver syre, liksom människan, och man skall alltså inte stänga till ventiler och luckor för att "hålla värmen".

I en båt bildas alltid fukt och man kan aldrig vädra för mycket — detta gäller även stuvutrymmena. När ni lämnar båten — se till att ventilen och luftgenomsläpp är öppnade.

# Elektriska systemet

IF-båten har som standard ett elsystem dimensionerat för 12 volt. Ledningssystemet är draget som teckningen visar med samtliga kablar utgående från "centralen", som är placerad på bakkanten av styrbords ruffskott. Batterilådan är placerad i det aktre stuvningsutrymmet om babord.

Varje utgående kabel från centralen är märkta:

1. Lanternor — pulpit
2. Toppljus
3. Läslampor
4. Lanternorna babord
5. Lanternorna styrbord
6. Lanternorna akter
7. Takbelysning

Vid batterilådan, som är avpassat för ett 12-volts standardbatteri, skall den röda kabeln anslutas till batteriets pluspol och den blå till minus-polen. Polerna på batteriet är dels märkta, dels olika stora: pluspolen är grövre än minuspolen.

Ev. lanternor i pulpiten kan anslutas genom en däckskontakt på fördäck, detta är förberett genom kabel nr 1. Är inte denna monterad ligger kabeln ihoprullad längst fram i förpiken. Toppljuset i masten skall anslutas genom däckskontakten

intill mastfoten. Toppljuset är kopplat över den övre strömställaren märkt "Mastheadlight".

Samtliga fyra läslampor är kopplade till samma kabel. Kopplingsplintarna sitter på insidan av de främre garderobsskotten. Varje lampa har egen strömbrytare.

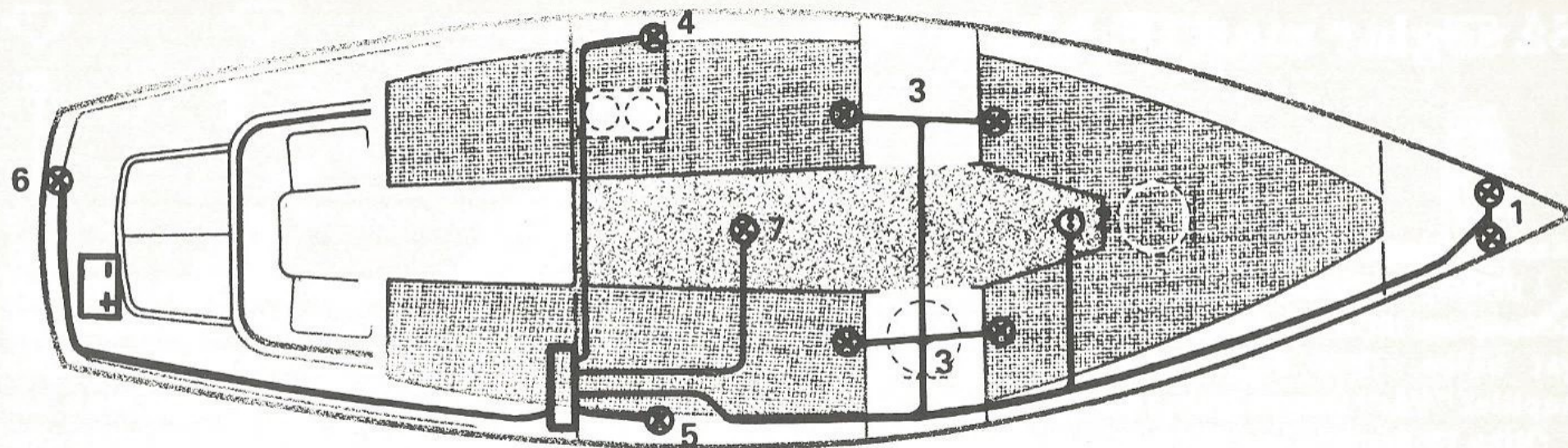
Taklampan är direktkopplad till elcentralen. Lanternorna på ruffsidorna och akterlanternan är alla inkopplade över samma strömbrytare, märkt "Running Lights".

Säkringsdosan finns också bakom styrbords ruffskott. Säkringarna är numrerade enligt följande:

1. Lanternor
2. Toppljus
3. Läslampor
4. Taklampa

Skall man koppla in extra elektrisk utrustning är det lämpligast att göra detta över säkring nr 4.

Ett fulladdat batteri räcker för cirka 10 timmars gång med lanternor, innan det behövs laddas om. Ett välladdat batteri behövs för att lanternorna skall ge fullgott sken. Tänk på att det är för den egna säkerheten i första hand, som man för lanternor, och var därför noga med att ha "friskt" batteri ombord.



Är IF-båten avsedd för utbordsmotor, kan man komma ihåg att många snurror har strömuttag för lanternor och laddningsrelä som extra tillbehör. Det kan rädda en från många besvär att kolla detta med motorhandlaren. Är båten utrustad med inombordsmotor laddas batteriet automatiskt när motorn är igång. Ligger man länge på samma ställe och utnyttjar batteriet ofta, bör man då och då köra motorn en stund för att ladda upp det igen.

Om man inte har någon av dessa varianter till

batteriladdning ombord är man alltid på den säkra sidan med en dubbel uppsättning batterier; ett på nyladdning och ett i båten. Efter turen tar man med sig det från båten och byter ut vid laddningsstationen. Vid långtur kan man passa på och ladda i någon natthamn. Ruffbelysningen ger besked om när det kan vara dags att ladda igen. Kontrollera noga att ingen lampa brinner när ni lämnar båten.

Ha alltid en liten reservuppsättning med säkringar och lampor ombord.

# Så seglar man IF-båten

## Mastens stugning.

I princip skall masten stå rakt på båten. Detta kollar man lättast från land efter det att man riggat båten. (För riggningen redogöres under kapitlet "Vår" längre fram i boken).

Olika IF-seglare har och har haft olika metoder att trimma sin rigg. Som huvudregel gäller att förstaget och övervant skall sträckas relativt hårt. Undervanten något mer måttligt, så masten inte krökes akterut. Syfta längs likrännan och kontrollera att Du fått masten rak. Akterstaget ansluttes måttligt, mer om detta under "segeltrimning".

Var och en seglar som han/hon blivit lärd eller lärt, och vår mening är inte att försöka ändra på det. Det följande bör mer betraktas som råd och tips, som kanske är speciella för IF-båten.

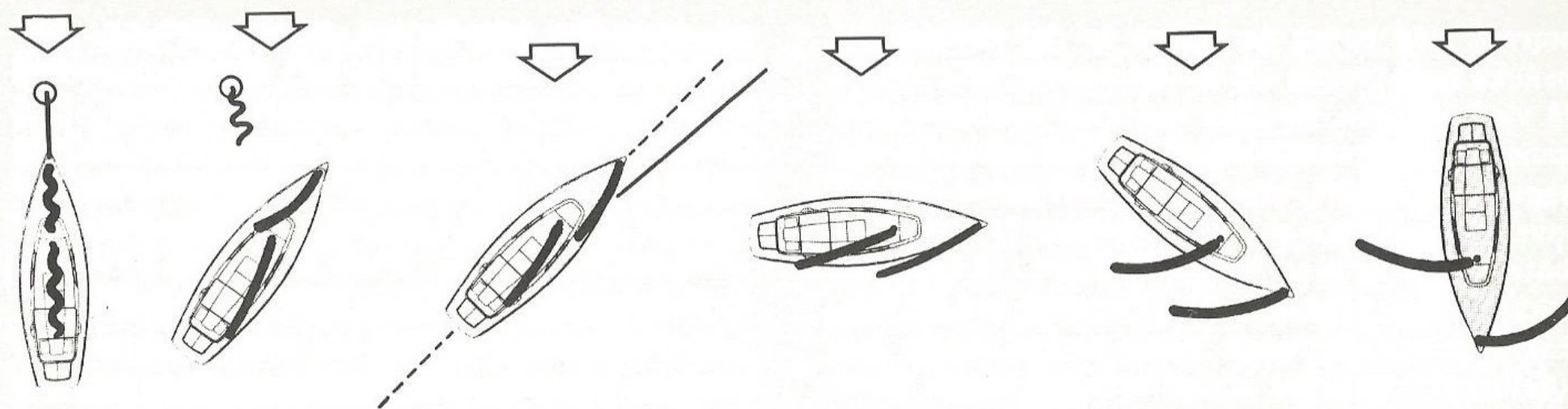
## Segelsättning

Börja med att "skära i" fockskoten. Se till att de hamnar på rätt sida om vanten och eventuella mantågsstöttor, det kan vara trassligt att dra om dem när förseglet väl är uppe.

IF-båten i senare modell har som standard speciella inre skenor för kryssfocken. Dessa gör att båten kan ta bättre höjd. Vid segling i öppen vind är det en smaksak vilka skenor man använder. Till gengan skall dock alltid de yttre skenorna användas.

Haka fast förseglet på förstaget. Hakarna är alltid fastsydda så att kolvknapparna sitter på seglets styrbordssida. Fäst även seglet i däckbeslaget och haka på fallet. Följ underliket från däckbeslaget till skothornet och haka på skotet. På så sätt kontrollerar man att inte seglet är vridet. Om det blåser kan man samla ihop seglet och göra fast det med skotet så att det inte blåser i sjön medan man arbetar med storseglet.

Trä i storseglet i bomrännan och gör fast halshornet i beslaget vid bomfästet. Skothornet fästes i schaklet på tampen vid bomnocken. Normalt behöver man inte sträcka seglet mer än att rynkorna försvinner. Fäst även seglet med en bänsel runt bommen vid skothornet.



När lättorna är istuckna och man kontrollerat att seglet inte är vridet, hakar man i fallet och det är klart att hissa på.

Kontrollera vinden, så att båten inte börjar segla när seglen hissas. Bäst är naturligtvis att dra sig ut till boj, så att båten självmant lägger sig i vindögat.

Börja med att hissa storen — storskotet skall vara löst, dirken och halstaljan lossade. Mastliket kan behöva viss hjälp att rakas i rännan. Innan seglet är i topp blir det lite trögare att hissa eftersom akterliket sträcks och man får lyfta både bom och segel med fallet. Hissa ända upp till mätmärket. Gör fast fallet med enbart krysslåg på knapen, annars kan det vara svårt att få

loss det igen. Samma sak med resten av fallet, som bara bör rullas ihop och stoppas mellan mast och biten upp till knapen. Krångliga "kransningar" med avslutande knopar och halvslag kan försena en snabb nedtagning av storen om det skulle bli nödvändigt. Avsluta med att sträcka seglets mastlik genom att spänna med halstaljan.

Nu kan man släppa bojen och ta upp förseglet under gång. Men det är snabbt gjort att även hissa förseglet och man vinner bättre manöverförmåga. Lösa fockskot och det är bara att hissa. När seglet är i topp slår man så många varv av fallet wire-del som möjligt runt fallvinschen och sträcker upp ordentligt. Det tillåter båten att gå högre i vind. Gör fast fallet på samma sätt som

storen. När bojen är släppt är det enklast att bräcka med focken (2) för att snabbt falla av och få vind i storen. Bräcka kan man antingen göra genom att helt enkelt stå på fördäck och hålla upp seglet mot lovart, eller genom att skota hem på lovartskotet. När storseglet börjar fylla och ge båten fart, tar man hem fockskotet i lä igen (3). Räkna alltid med en relativt kraftig avdrift från båtens kurslinje innan båten hunnit skjuta fart (heldragna strecket — den verkliga vägen båten går).

### Segeltrimningen

Principen för effektivaste segling är ju att få så stor yta av seglet som möjligt mot vinden, utan att det fladdrar. Bästa sättet är att släppa ut storseglet tills det börjar fladdra i övre delen av akterliket, och sedan ta hem på storskotet tills fladdret upphör. Då drar storseglet optimalt och bommen har ett ungefärligt läge som illustreras tydligast på figurerna (4) halvvind, (5) slör och (6) platt läns, där man alltså kan "saxa" förseglet för att få mesta möjliga segelyta mot vinden.

Men seglets dragförmåga är också beroende av skotpunkternas placering. Seglen får inte skotas för plant eller för bukigt. Förseglets skotpunkter skall anpassas så att varken akterliket eller underliket blir för hårt eller löst sträckta. Teckning-

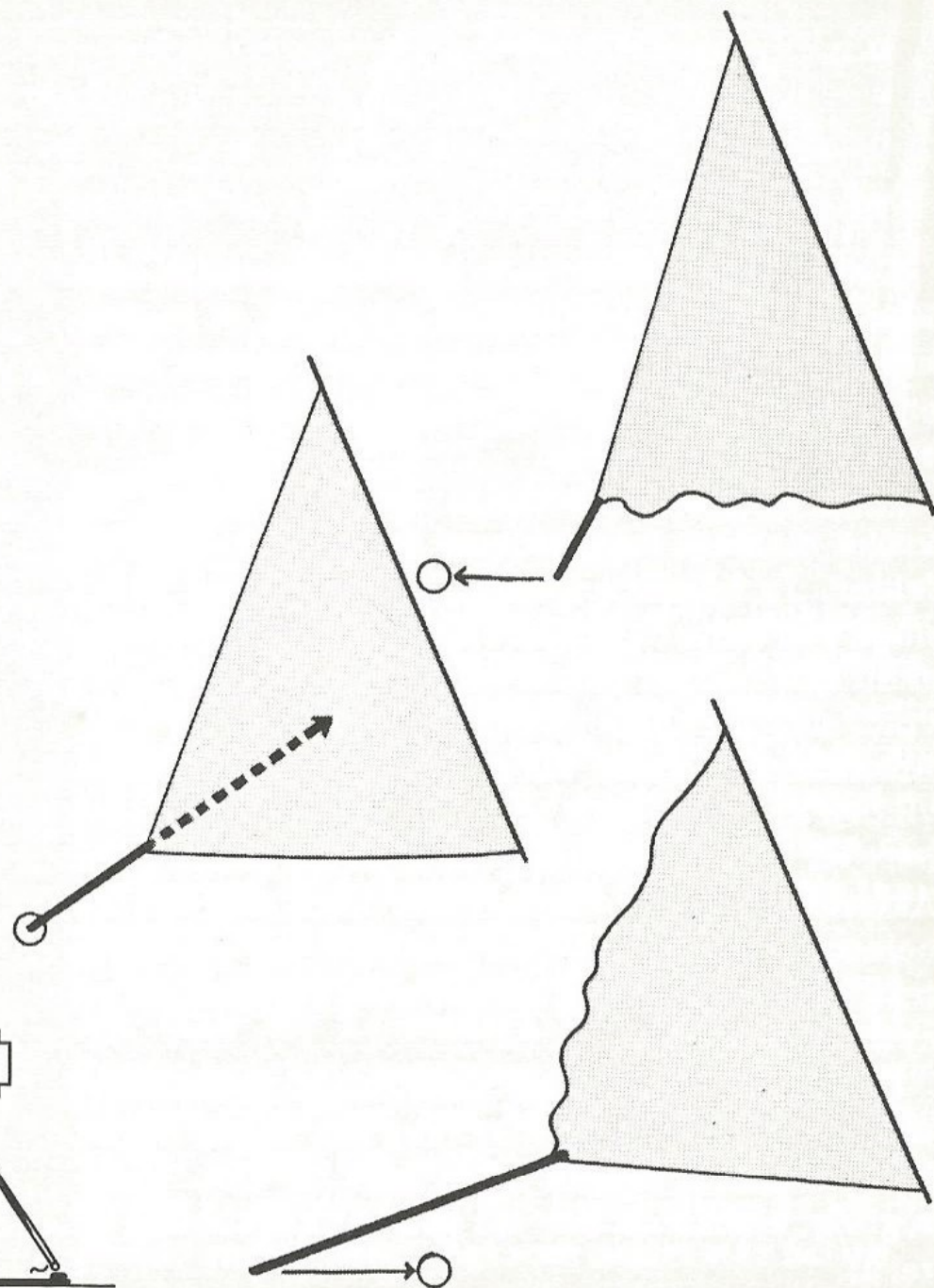
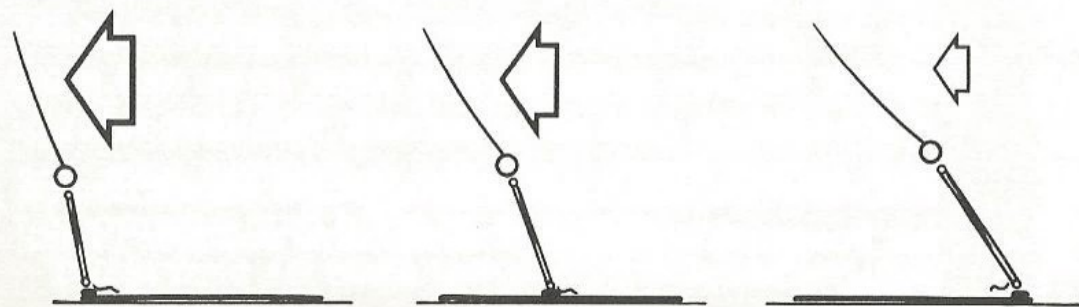
en visar den ungefärliga placeringen av skotpunkten, som man även kan prova ut enkelt själv. Skota hem focken hårt under gång och lova sakta upp mot vinden; börjar det först fladdra (leva) i toppen av seglet är skotpunkten för långt akterut, börjar det först leva nedtill i seglet är skotpunkten för långt fram. Prova och flytta tills förseglet vid upplovning börjar slå back samtidigt längs hela förstaget.

Storskotet löper på en skotbänk över hela sittbrunnens bredd, där skotpunkten kan flyttas allt efter vindstyrka. Storseglets skotpunkt påverkar inte seglets bukighet i lika hög grad som förseglets skotpunkt, utan mer för att "samla" lättvinden i och "spilla" hårdvinden ur seglet. Storseglets skotning kan på bidevind regleras både med kicktaljan och skotet. En i lättvind alltför spänd kick gör att storseglets akterlik blir alltför spänt, vilket ger dåligt släpp för vinden och sämre fart. Man kan dock flytta upp storskotstravagen mot lovart 10—30 cm och samtidigt skota lösare. Man får då s.k. twisteffekt i storseglet (skillnaden i vinkel på akterliket mellan dess övre och nedre del) detta fordrar också att man ej spänner kicken för hårt.

I frisk vind kan kicktaljan dock spännas hårt eftersom man då får släpp i akterliket på storen genom att ta hem i häckstaget.

Enklarest uttryckt kan man säga att det under bidevindsegling i lätt vind gäller att "göra påse" av seglen för att ta vara på vinden. På hård kryss däremot gäller det att plana ut seglen för att "spilla ur" vinden. På detta sätt kommer båten inte att kränga för mycket under kryss i hårt väder.

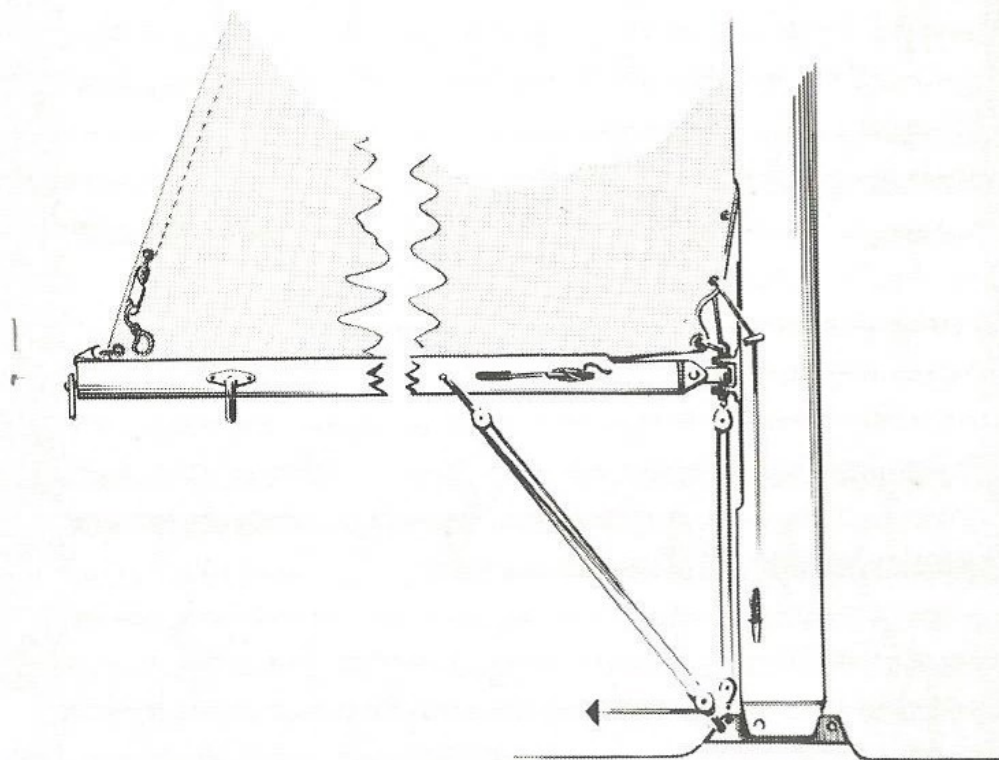
Och många av detaljerna i IF-båtens standardutrustning är just till för att man skall kunna trimma seglen optimalt efter rådande vind vid kryss. Bomliket kan justeras även under gång; hårt sträckt i hårdvind, lösare i lättvind. Snörplinan i storens och fockens akterlik är till för att minska onödigt hårt fladder vilket speciellt uppträder i frisk vind.



Cunningham-hålen, som alltså ligger nära seglets halshorn, ger möjlighet att plana ut seglets buk vid frisk vind. En tamp drages genom hålet enligt teckningen och vidare genom ett block mot en knap eller skotrått.

Akterstagets sträcktalja kan användas att kröka mastens topp akterut och uppnå olika effekter. Ju hårdare ansättning, desto mer krökt mast och därmed planare segel. Som huvudregel skall akterstaget sättas an på bidevind och halv-vind, släppas något på slör och ännu mer på läns. Ansättningen skall vara hårdare ju kraftigare vinden är. Tänk dock på att en spinnaker frestar hårt så Du inte släpper för mycket under läns. Akterstaget skall fortfarande bära sin del av belastningen. Glöm heller inte vid t. ex. övergång från läns till bidevind att sätta an akterstaget på nytt.

Överdriv inte riggens ansättning. Stora överdrifter kan, speciellt efter lång tid, skada båten. Har Du ansatt riggen extra hårt för t.ex. kappsegling, slacka då ner till normal ansättning efteråt.



Kicktaljan skall spännas hårt för att förhindra att bommen lyfts uppåt under läns och slör i frisk vind.



## Balansen

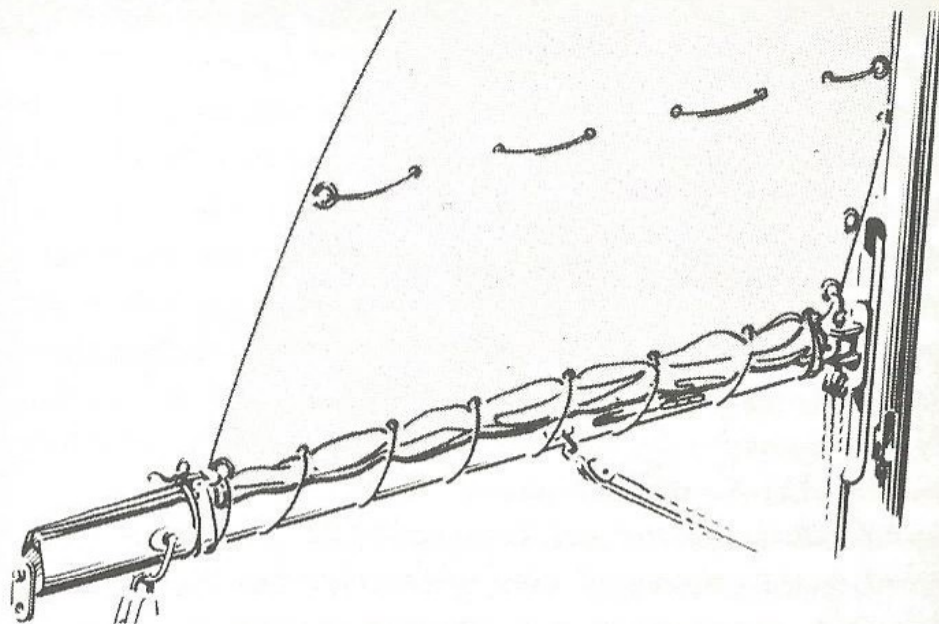
Varje båt skall vara litet lovgirig, för att man hela tiden skall känna att man styr båten. Är lovgirigheten emellertid för stor och kräver stort roderutslag för att hålla båten kvar på kurs, bromsas farten. Det brukar vara normalt med cirka 5 graders roderutslag — det bromsar inte heller farten.

Tack vare IF-båtens stora kölvikt (drygt 58 % av båtens totala deplacement) är hon en erkänt god hårdvindsbåt och bär fullt ställ, stor + genua, upp till cirka 8 m/sek. Men man avgör själv när det är dags att minska segelytan; kränger båten hårt och blir hård på rodret bör man byta segel. För mycket krängning är obekvämt och minskar samtidigt farten på båten. Våra erfarenheter är att först byta till mindre försegel, och steget därefter är att reva storseglet.

## Revning

Helst bör man reva innan man ger sig ut — överraskas man av hårt väder bör man söka lä och reva i lugn och ro. Men det skadar inte att träna revning i lugnt väder under gång, så att man kan reva även ute till sjöss om det skulle vara nödvändigt. Storseglet är som standard försett med revlöddror och skall alltså bindas fast på bommen med hjälp av en tamp.

Börja med att fästa tampen på bomnocken. Se-



dan finns det många olika "skolor" — enklast är nog att bara "sy" tampen genom en revlöddra, fortsätta ned runt bommen, upp igenom nästa löddra o.s.v. En annan variant är att kapa till korta tampar, som fästes i varje löddra med en knut på vardera sidan och alltså får hänga där permanent. Vid revning binds var och en av tamparna på bommens undersida.

Seglet binds fast ordentligt med "rev-ormen", och man bör kontrollera att det är jämnhårt knutet över hela bommen. Avsluta med att sträcka upp akterliket mot bomnocken. Proceduren verkar kanske lite jobbig, men fördelen med denna typ av revning jämfört med rullrev är att det skonar seglet, samtidigt som seglet står bättre.

## Spinnakersegling

Spinnakerutrustningen finns som extra tillbehör till IF-båten. Det är ett härligt, och nyttigt, segel även för den rena semestersegelaren, som både ökar farten och nöjet betydligt. Det är inte heller svårt att spinnakersegla, bara man börjar med att träna i lätta vindar.

Utrustningen består av:

Fall med svirvelblock, som skall monteras i bygeln ovanför förstaget. På senare modeller löper dock fallet inuti masten.

Två gajar (skot).

Två block som fästes så långt akterut som möjligt.

Upphållare, som fästes i öglan vid spridarfästet, och nedhållare, som fästes vid mastfoten. Dessa skall fixera spinnakerbommen i höjddled under seglingen.

Spinnaker och spinnakerbom.

Packningen/vikningen av spinnakern är viktig för att den inte skall vara snodd vid hissningen. Börja i toppen där lekaren sitter och följ sedan babordsliket ned till bb skothorn. Lägg detta till vänster om lekaren. Gör sedan samma sak till sb skothorn. Nu är man säker på att spinnakern inte är snodd. Lägg spinnakern i en segelsäck, bag eller hink, fortfarande med de tre hornen hängande ut som de var upplagda. Sedan är det dags för gajarna. De skall gå från sittbrunnen genom de

aktre blocken fram till fördäck och skall dragas utanför vantens och eventuella mantågsstöttor.

Bommen hängs upp i mastbeslaget och upphållaren och fixeras, med hjälp av nedhållaren också, vågrätt ut från masten på lovartsidan av förstaget. Lovartgajen drages igenom beslaget på spinnakerbommens nock.

Ställ spinnakerpaketet i lä på fördäcket, koppla i fall och gajar. Kontrollera att lovartsgajen löper genom bombeslaget och runt utanför förstaget. Är förseglet fortfarande uppe skall fallet ligga utanför seglet i lä.

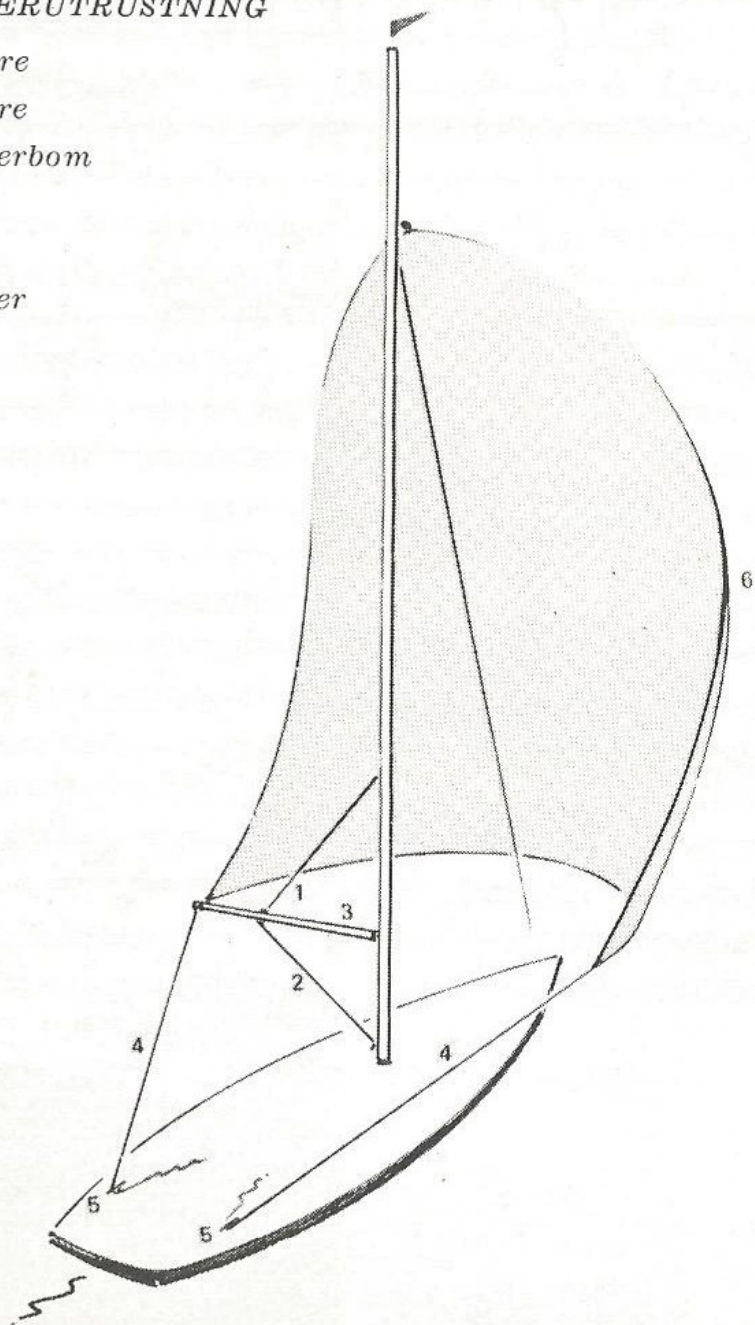
Hissa spinnakern, med lösa gajar, omedelbart i topp och gör fast. Vänta aldrig på att den skall fylla.

Nu kan man skota hem på lovartgajen, samtidigt som man för spinnakerbommen mot spinnakerns lovartshorn. Ta också hem på lä-gajen. Spinnakern ger optimal verkan om spinnakerbommen står i 90 graders vinkel mot vinden. Skota hem i lovart tills lovarts lik viker sig. Gör då fast lovarts-gajen och segla med lä-gajen genom att ta hem eller ge efter tills seglet fyller ordentligt.

Vid nedtagningen av spinnakern skall man först kolla att gajarna löper fritt utan kink genom block och bombeslag. Gör klart att lossa spinnakerfallet.

## SPINNAKERUTRUSTNING

1. upphalare
2. nedhalare
3. spinnakerbom
4. gajar
5. block
6. spinnaker



Släpp sedan lovarts gaj helt — den skall kunna löpa ut genom blocket och skall alltså inte vara försedd med någon stoppknop. Låt spinnakern fladdra ut i lä. Samtidigt tar man tag i lä skotthorn och samlar in underliket i lä bakom storseglet. När det är klart kan man börja fira spinnakern. Ta in den i sittbrunnen, eller direkt ned genom ruffluckan. Men se till att det inte finns eld i närheten — seglet är mycket eldfarligt! Packa sedan seglet omedelbart, så är det ur vägen och klart för nästa sättning igen. Vi vill också påpeka att det naturligtvis finns flera andra arrangemang för spinnakersättning-, och nedtagning. Det ovan beskrivna är ett av de vanligaste.

### Om man vill kappsegla

Kanske kan det vara roligt att mäta sina seglingskunskaper tillsammans med likasinnade i en kappsegling. Tack vare sin popularitet brukar faktiskt IF-båtarna få sin egen klass i de flesta stora kappseglingar. Dessutom har man ett eget livaktigt klassförbund, IFRA (IF Racing Association) med lokala klassförbund i flera länder. I Sverige ordnar man bl.a. varje år ett Svenskt Mästerskap. Det seglas även om ett Nordiskt Mästerskap varje år sedan 1974.

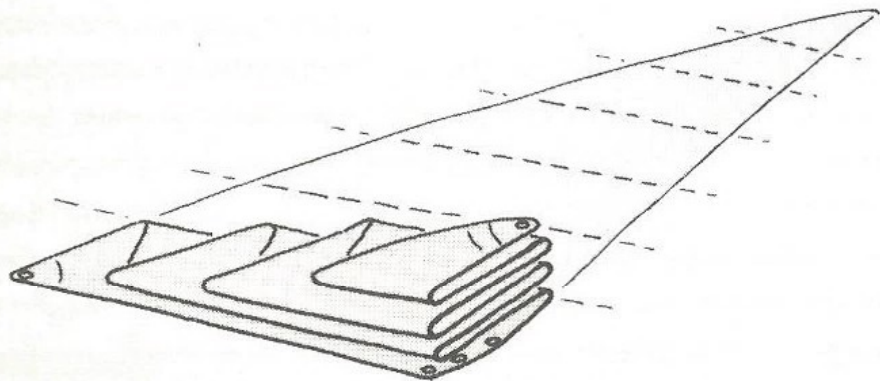
Men sällskapet är även till för att främja kappsegling över huvud taget bland IF-båtarna, så är Du intresserad kan Du ta kontakt med Din återförsäljare, som ger närmare anvisningar.

### Segelvården

Var vänligt mot seglen! De är ju segelbåtens "motor" och behöver också vårdas som en sådan. Välvårdade segel ger både bättre verkan och håller längre.

### Förvaring

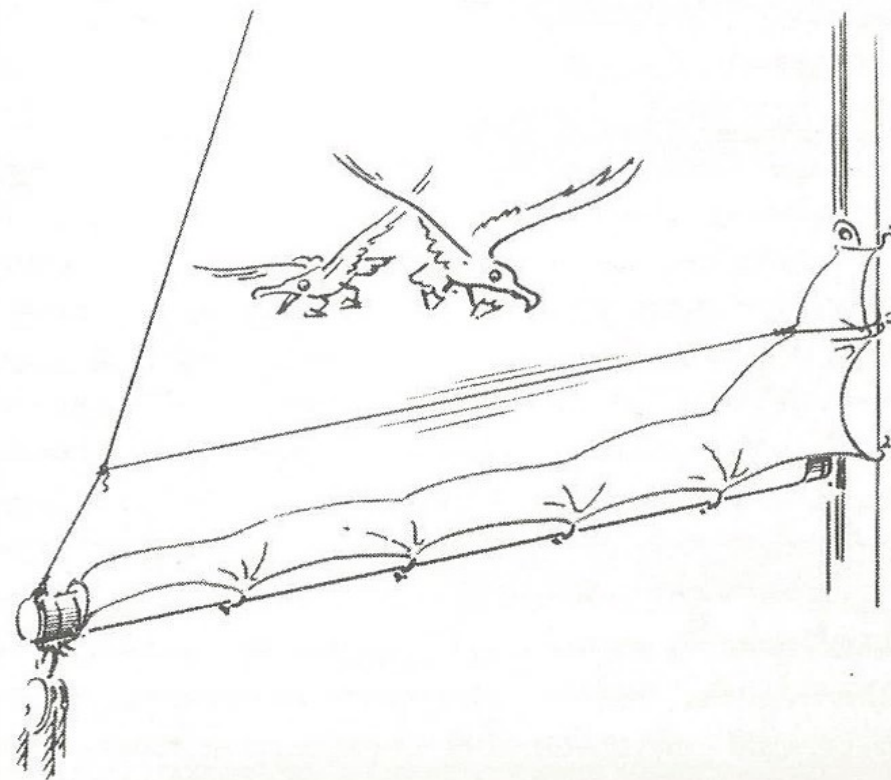
Storseglet brukar väl vanligen få sitta kvar på bommen mellan seglingarna. Det är då skonsammast om man viker det i sick-sack-våder över bommen och spänner fast det med gummi-stroppar eller med storskotet. Visserligen tål seglet sol, men trådarna i sömmarna är känsligare, så det bästa är att skydda seglet med ett segelkapell. Det håller ju dessutom seglet rent. Ett litet tips för att slippa måsarnas "visitkort" på



kapellet är att spänna upp en tunn tråd mellan dirken och masten några decimeter över bommen, då slipper man påhålsning!

Förseglen stoppas i påse eller läggs fluffigt i förpiken. Minst plats i påsen tar det om det viks ordentligt. Då slipper man dessutom ifrån skrynklorna.

Lägg ut seglet på bryggan och börja vika i sick-sack från bottenliket och parallellt med detta. Rulla det sedan med början från förliket. Samma princip gäller naturligtvis för storseglet när det skall packas. Behöver seglen torkas är det skon-



sammast att lägga ut det på marken eller bryggan. Ett i riggen upphängt segel, som slår i vinden, nöts mycket fort!

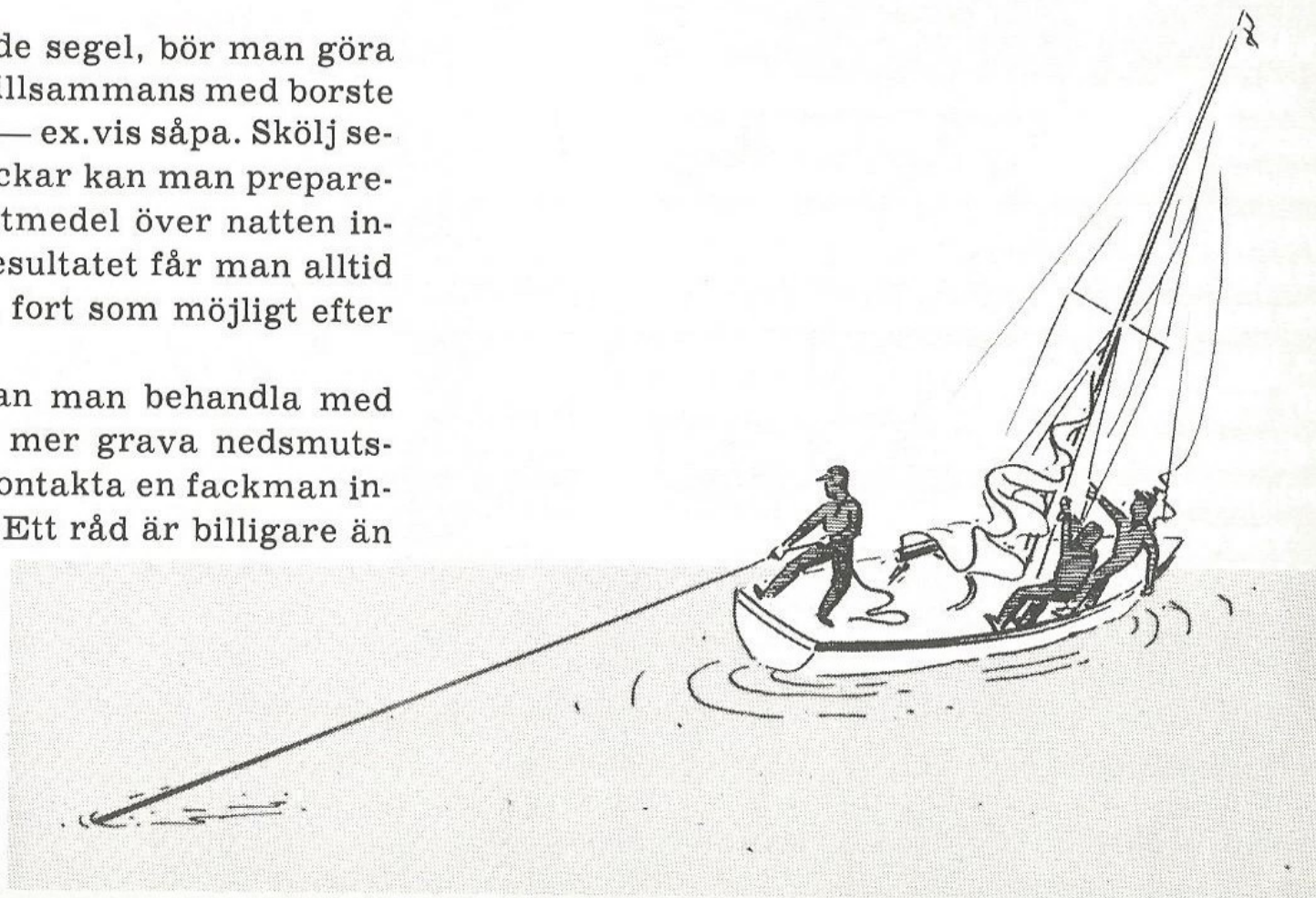
Seglen skall helst förvaras torrt. Även om uppkomna mögelfläckar inte påverkar seglets hållbarhet, kan de ju vara osnygga och dessutom svåra att få bort.

### Rengöring

Vill man tvätta smutsade segel, bör man göra det i 35-40-gradigt vatten tillsammans med borste och något mildt tvättmedel — ex.vis såpa. Skölj sedan noga. "Envisare" fläckar kan man preparera med koncentrerat tvättmedel över natten innan man tvättar. Bästa resultatet får man alltid om man tvättar seglet så fort som möjligt efter nedsmutsningen.

Fett- och oljefläckar kan man behandla med trikloretylen. För andra, mer grava nedsmutsningar i seglet, bör man kontakta en fackman innan man ger sig på dem. Ett råd är billigare än ett nytt segel. . .

*Någon gång, kanske när man letar sig fram i outprickade vatten efter en fin natthamn, går man på grund. Bästa sättet att ta sig av är att först ta ned seglen och sedan försöka komma av samma väg som man gick på. Försök att få ut ett ankare akterut och drag, samtidigt som de andra ombord försöker att kränga båten så mycket som möjligt genom att hänga i vanten (eller på den utsläppta bommen) för att minska båtens djupgående så mycket som möjligt. Kontrollera sedan så fort som möjligt om laminatet har blivit skadat vid grundstötningen, men oftast tål båten mer än Du tror.*



# IF-båten för motor

Tre varianter av motormontage finns: inomhusbordsmotor, plus två olika utbordarmontage där det ena är motorbrunnen, det andra snurrebeslag på akterspegeln.

## Skötsel

Med motorn följer en synnerligen instruktiv instruktionsbok, som bör läsas innan Du använder motorn. Den innehåller alla upplysningar för att köra och sköta motorn på bästa sätt så att Du slipper svårigheter i framtiden! Inför seglatserna kan det dock vara bra att ha några burkar olja till motorn och backslaget, kilrem till generatoren och en utbytesimpeller till kylvattenpumpen i reserv. Det kan spara många bekymmer.

Vid var 5—10:e drifttimma skall propelleraxel-lagrets underhåll kollas genom att fettpressen (1) dras åt 1/2 varv. När denna är tom skall den fyllas med vattenbeständigt smörjfett (vattenpumpsfett). Vid ev. läckage, lossa låsmuttern (2) och drag försiktigt åt packboxen (3) tills läckaget upphör. Håll packboxen i läge och drag åt låsmuttern. Nödvändiga verktyg är två tänger eller nycklar med gripvidd 50 mm.

## Körning manövrering

IF-båten är en relativt tung båt och har stor levande kraft, vilket gör att båten reagerar "sävligt" vid manövrering för motor. För att komma underfund med egenskaperna bör man alltså träna olika manövrer i lugn och ro. Ett bra sätt är att träna mot en utlagd brädbit eller en friliggande boj.

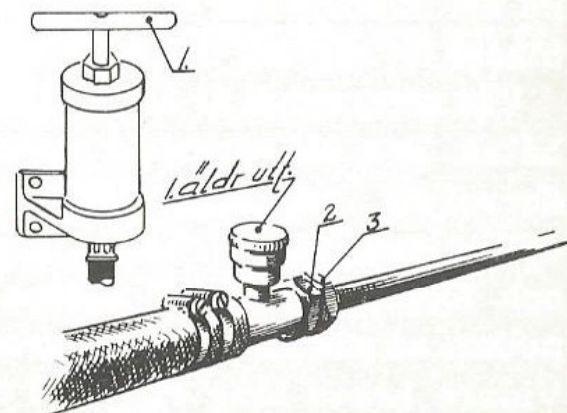
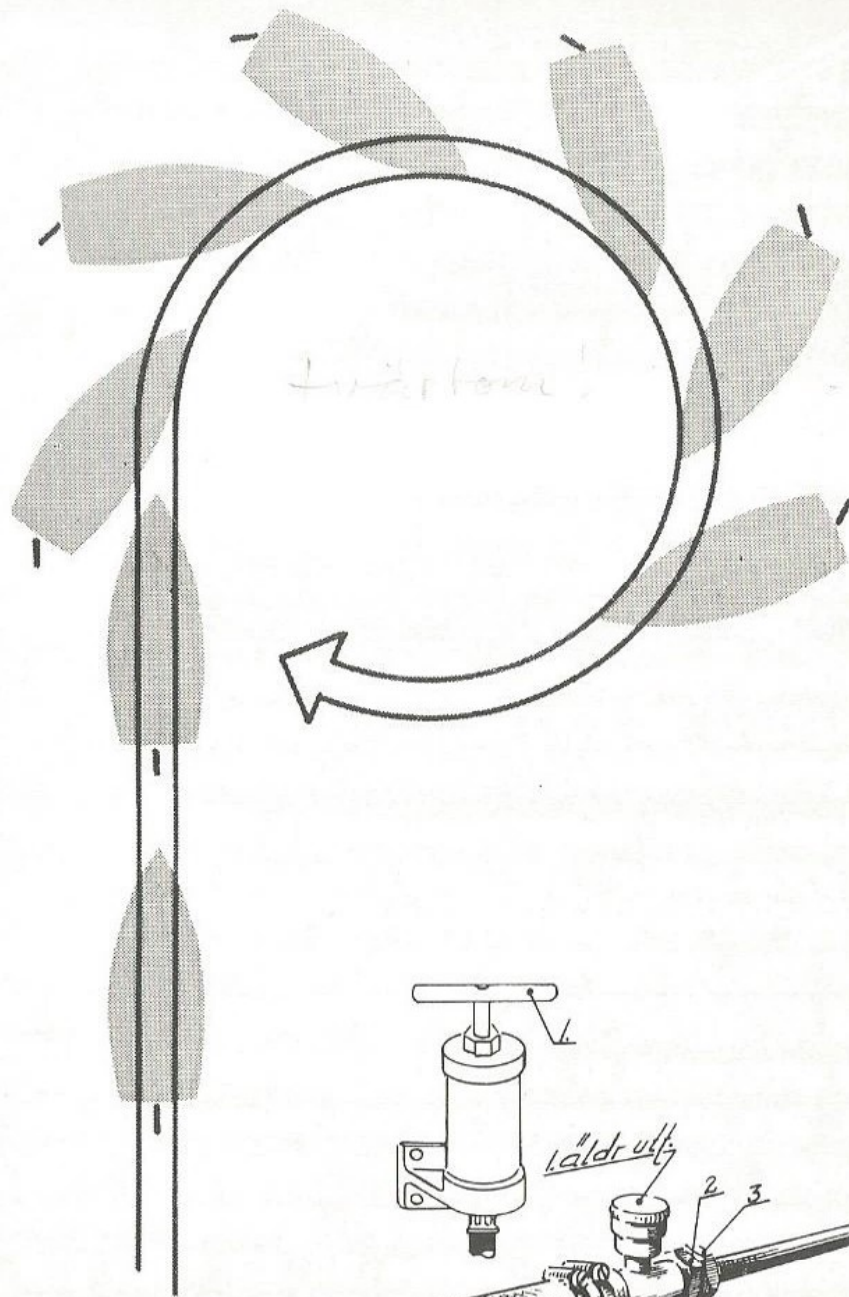
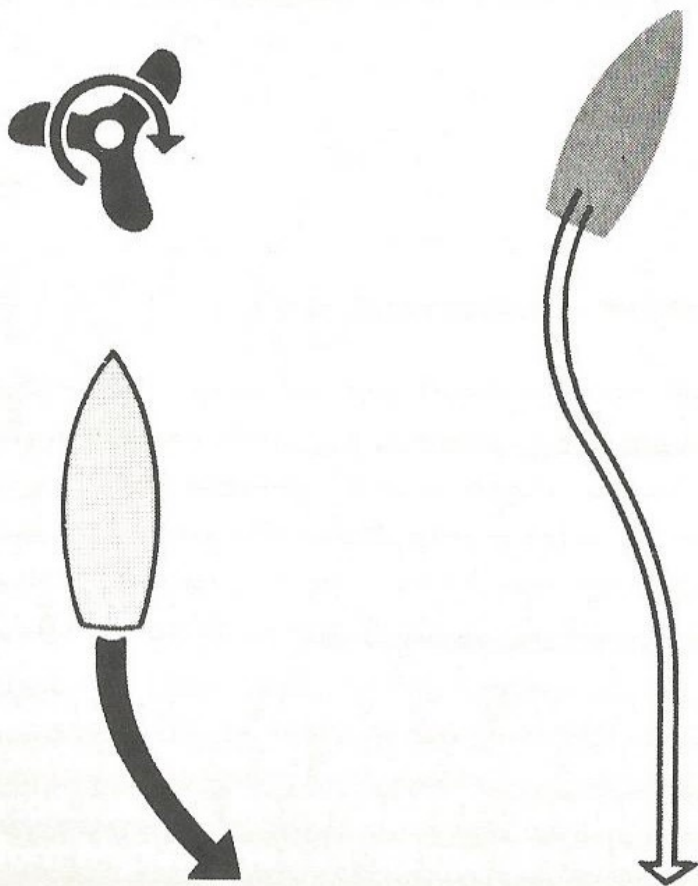
I standardutförande roterar motorn och propellern moturs vid gång framåt — och alltså medurs vid backning (sett akterifrån). Vid start framåt påverkar propellerns vridmoment båten så att aktern drar åt babord innan man fått upp styrfart. Vid backning märks propellerns inverkan än tydligare genom att aktern då strävar åt styrbord.

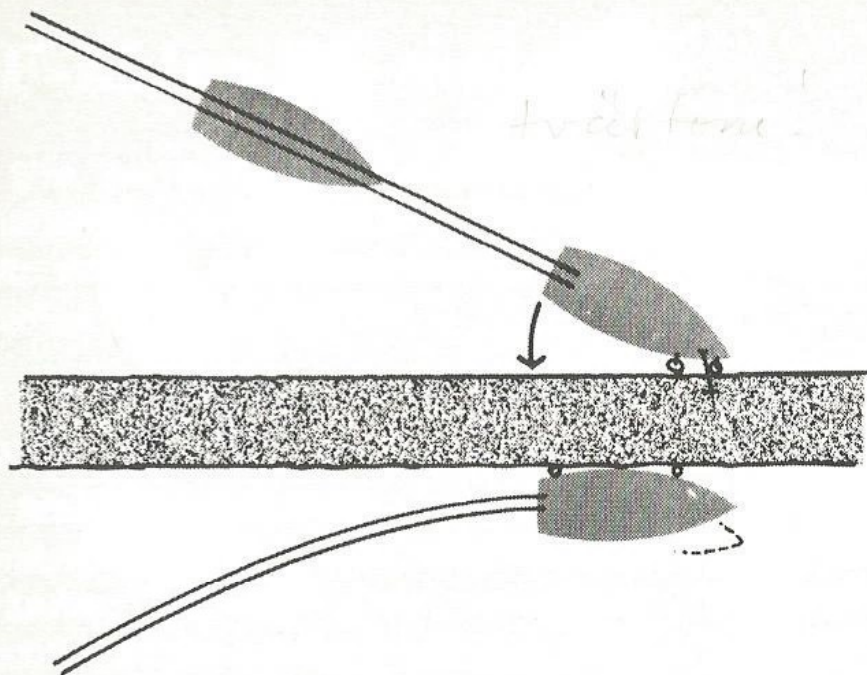
Men har man väl kommit underfund med detta kan man snabbt lära sig att utnyttja fenomenet. Vid tilläggning med styrbordssidan mot en brygga kan man sakta glida snett in mot bryggan och en bit ifrån lägga i sakta back. Propeller- vridningen drar då aktern in mot bryggan, medan båten ännu gör fart framåt.

Tack vare propellerns moment blir vändradien framåt minst i en <sup>52</sup> ~~sty~~rbordsgir — och vid backning minst vid vändning moturs.

Tänk på att båten har stor levande kraft: det är bättre att gå framåt med små korta gaspådrag mot bryggan eller bojen istället för att behöva slå full back för att stanna. Växlarna skall läggas i mjukt men bestämt med motorn på tomgångs-  
varv.

Om situationen blir för krånglig är det alltid bäst att frikoppla motorn och helt enkelt gå upp på däck och ta törn och planlägga manövern i lugn och ro.

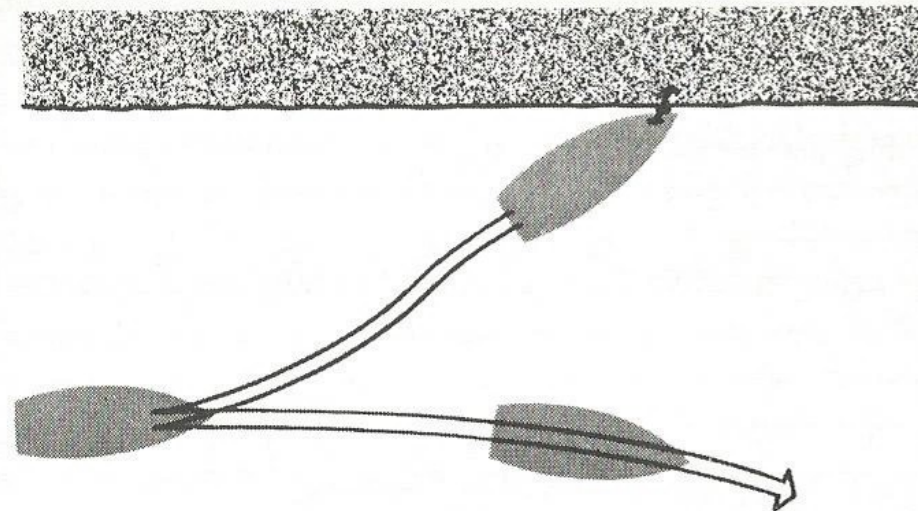




### IF med utbordare

I första hand tänker man väl på snurran som ren "hjälp-motor" när man råkar ut för stiltje. Men vid val av motorstyrka bör man nog tänka på att motorn kan vara bra att ha även när det blåser för mycket och man inte vill segla.

Vår erfarenhet är att 5—7 hk passar bäst på IF-båten. Bra att tänka på vid märkesval är cylindervolym och propellervalsmöjligheter. Stor cylindervolym ger bättre segdragningsförmåga och försäljaren skall hjälpa till att välja propeller, så att motorn kan arbeta på rätt varvtal. Vidare krävs lång rigg (20 tum) på motorerna



för båda monteringsalternativen. Separat bränsletank underlättar tankningen om macken ligger en bit upp i land och back- och frigångs-växel underlättar manövreringen i trånga hamnar.

Passa även på att "lägga upp" ett litet reservdelslager med tändstift, bryt- och saxpinnar och ett extra startsnöre m m.

Vissa motorer har hål på akterkant av riggen för evakuering av tomgångsavgaser och skvalerutsläpp av kylvatten. Dessa måste täppas till, använd isolertape eller t. ex. tätningssmassa, annars kommer stora avgasmängder i motorbrunnen att kväva motorn. I vissa fall kan en liten plastslang anbringas, som leder ned avgaserna under båtbottnen. En bieffekt blir att tomgångsvarvet måste höjas något, då motorn annars lättare tjuvstannar. Tänk även på att inte köra med luckorna stängda om Du har en luftkyld motor.



## Montering

Akterspegelbeslaget är höj- och sänkbart, vilket tillsammans med framåttippad motor gör att motorn helt kommer ur vattnet när man seglar. Dra fast motorn ordentligt och lås gärna motorn med ett hänglås genom skruvbyglarna. Säkra dessutom motorn med en tamp till närmaste akterknappen (eller till ett fast beslag i skrovet).

Vid montering i motorbrunnen, kan motorns rigg förses med en motorkrage, som finns som extra tillbehör. Detta för att förhindra att vatten skvalpar in den vägen under segling i frisk vind. Med hjälp av denna krage kan man låta motorn sitta monterad ständigt. Bromsverkan kan man vid vanlig nöjessegling helt bortse från. Det kan vara bra att då och då starta motorn för att driva bort eventuell fukt.

Kragen kränges på motorns rigg på snedden genom att bryta halvorna åt varsitt håll på var sin sida om slitsen.

Lirka med motorn i brunnen och lås kragen med vantskruven på samma sätt som bottenluckan. Tryck ned kragen i akterkanten, så att den ligger ungefär vågrät.

## Körning

De flesta motorer har en friktionsskruv för riggen, som förhindrar att motorn svänger när den släpps under gång. Drag åt den — men inte hårdare att den går att svänga runt vid backning om motorn saknar backväxel.

I huvudsak styr man genom rodret, men man kan öka manöverförmågan betydligt genom att även använda motorns svängningsmöjligheter. Tänk bara på att bromsverkan vid backning är måttlig; slå alltså av farten i tid före en tilläggning så att man hela tiden känner "var man har" båten.

Är snurran monterad på akterspegelsbeslaget, bör man tänka på att inte göra för kraftiga pådrag med svängd motor — det frestar hårt på infästningarna.

**Viktigt:** Vid segling i friskare vind måste bottenluckan eller ovannämnda motorkrage med motor sitta i motorbrunnen. Du riskerar annars att få in vatten i akterutrymmet.

## Förtöjning och ankring

”Förtöj alltid för storm” lyder en gammal god regel. En bristfällig förtöjning kan ställa till med kostsamma skador både på den egna båten och andras.

Vid förtöjning mellan boj och brygga bör helst stäven läggas utåt mot sjön. Då blir rycken i vågorna inte så kraftiga. Dessutom är det lättare att komma ombord. Kolla bara att det är tillräckligt djupt så att inte rodret skadas. Bojen skall ligga på minst en halv båtlängds avstånd från stäven. Men ett alltför långt avstånd ökar risken för att båten kan pendla mot ev. andra båtar i sidled. Förtöjningen i bryggan bör göras med två tampar, och förtöjningsfjädrar mellan brygga och tampar dämpar rycken ytterligare. Säkra med en tamp från bryggan förbi fjädern till ordinarie tamp.

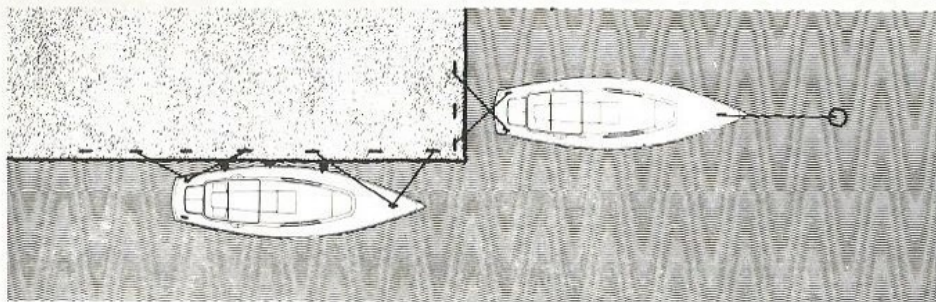
Vid förtöjning på svaj, bör kättingen mellan boj och bojsten vara minst 3—4 meter längre än djupet vid högvatten. Om utrymmet tillåter kan man öka ytterligare några meter, eftersom kättingens längd och tyngd ger en fjädrande effekt vid ryck. En ytterligare säkerhet är att låta den bit som sitter närmast bojsten och alltså nöts mot botten, bestå av en kraftigare dimensionerad kätting än den övriga biten.

En bojsten kan aldrig bli för tung, men för IF-båten bör den väga minst 250—300 kg i vattnet. Tänk på att en cementstens vikt reduceras med 40 % i vattnet, naturstenens med 30 %! Skall man gjuta stenen kan man blanda i järnskrot m m. Bästa verkan gör stenen om den är låg och har stor anläggningsyta mot botten. Det minskar risken att den glider.

Bojen skall vara så stor att den orkar bära kättingens vikt väl. En hög stolpe (ten) på bojen underlättar förtöjning från däck. För att slippa repor i skrovet, orsakade av boj och ten, kan man trä på en styv slangbit över en av de två fasta boj-tamparna — då hålls bojen borta från båten även när det är stiltje.

IF-båten kräver ett ankare på minst 15 kg för säker ankring (för dagförtöjning, ”lunchning”, räcker en 7,5 kg-dragg). Helst bör det vara ett par meter kätting närmast ankaret, för att tynga ned det och få det att lättare fästa.

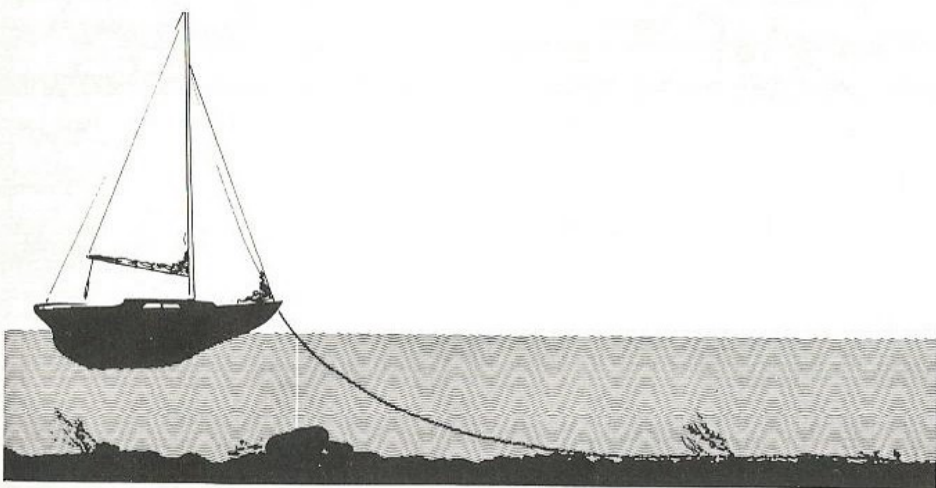
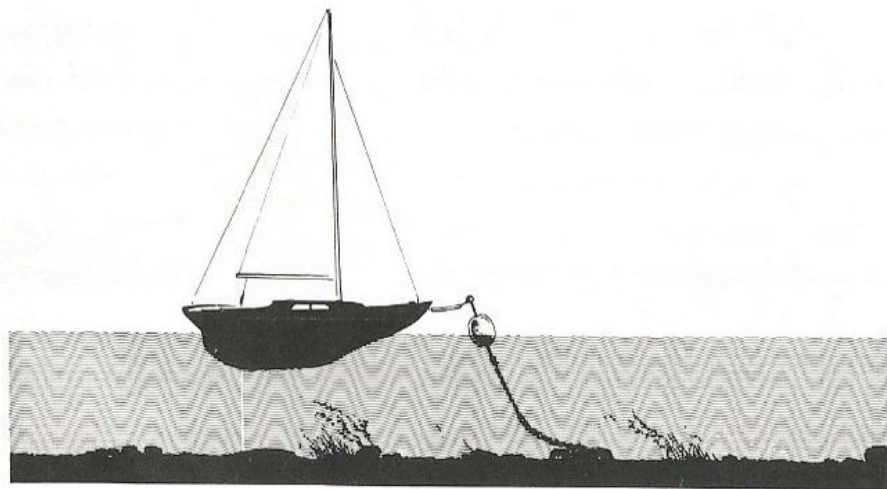
Vid ankring på svaj går man upp i vind och lägger i ankaret. Båten får sedan driva med vinden en bit medan man lägger ut linan. Provdrag inte förrän hela längden är ute, och ”ta märke” i land för att kolla om ni driver ytterligare.



Så lång ankarlina som möjligt skall ligga ute — minst tre gånger djupet — för att ge säkrare ankring. Kontrollera dock att utrymme finns om vinden skulle vrida under natten.

Ta upp ankaret genom att dra båten sakta tills den är rakt över ankaret. Då skall allt vara klart för avgång — motorn igång eller seglen satta. Drag sedan ankaret rakt upp. Försök undvika att "köra upp" ett ankare som fastnat, lirka hellre genom att dra från olika håll. Förtöjnings-tamparnas dimensioner bör inte understiga två tum i omkrets (ca 15 mm). Även om mindre dimensioner håller är det alltid trevligare att handskas med kraftiga tampar. Dessutom klarar de nötning betydligt längre. Alla "fasta" tampar, i bojen, vid bryggan eller den kopplad till ankaret skall vara splitsade och försedda med kaus (nylon- eller metallskydd i ögonsplitsen), för att skydda mot nötning. En liten bit påträdd slang på tampen vid halkipen skyddar också effektivt mot nötning.

Bojkättingen bör ha en grovlek på 7/16 tum. Det ger god draghållfasthet plus lång livslängd — cirka 5 år. Men ha alltid för vana att kontrollera kättingen årligen!



# Höst

Visserligen kan man "förlänga" båtsäsongen en tid med bl. a. värmare ombord, men en dag måste båten obevekligen upp för vinterförvaring. Det kan då vara på sin plats att kolla försäkringen: hur länge den gäller med båten i sjön, vad den gäller för när båten står på land, vilken utrustning i båten den täcker etc.

Det är bäst att plocka ur all utrustning ur båten och förvara den torrt inför vintern. Gör detta innan båten går ur vattnet — dels är det i regel enklare, dels blir båten betydligt lättare. Tvätta av kölsvin och eventuellt motorrum med avfettningsmedel.

Märk upp vant och stag innan avriggningen och bind sedan upp dessa med små tampar längs masten. Den bör ligga med minst tre stödpunkter jämnt fördelade på hela längden. Fetta in vantskruvarna.

Det är enklast att rengöra botten omedelbart båten kommit ur vattnet. Tvätta med vatten och tvättmedel och passa på att även våtslipa medan det är vått. Tvätta även resten av båten. På så sätt blir vårjobbet mycket lättare.

Har båten inombordsmotor, skall den vinterkonserveras enligt instruktionsboken. Finns utombordsmotor bör den lämnas till en märkes-

verkstad för vinterservice; detta krävs för att garantin skall gälla för en ny motor.

Enklast kan man palla upp båten som teckningen visar. Placera gärna brädbitar under bockarnas och stöttornas fötter, så att de inte sjunker ned i marken på våren.

När det gäller täckningen finns det massor av varianter. Tänk bara på att den skall dimensioneras för att tåla snötrycket; stark lutning på "taket" och många stöttor gör det hållbart.

Se också till att det blir god luftväxling under täckningen. Alla luckor och dörrar bör helst vara öppnade ombord, så att det vädras ur i båtens alla vrår under vintern. Lyft även upp och öppna alla durkar, luckor etc. Det är lämpligt att hålla kortsidorna av täckningen öppna för genomdraget. Se även till att duken inte ligger an direkt mot skrovet. Dels kan nötning uppstå och dels finns risk för att täckningen i kombination med fukt och starkt solsken kan missfärga båtens färgskikt.

Gör några besök vid båten under vintern för att kontrollera att täckningen verkligen ligger kvar, och att pallningen inte förskjutits. Skotta även undan snön.

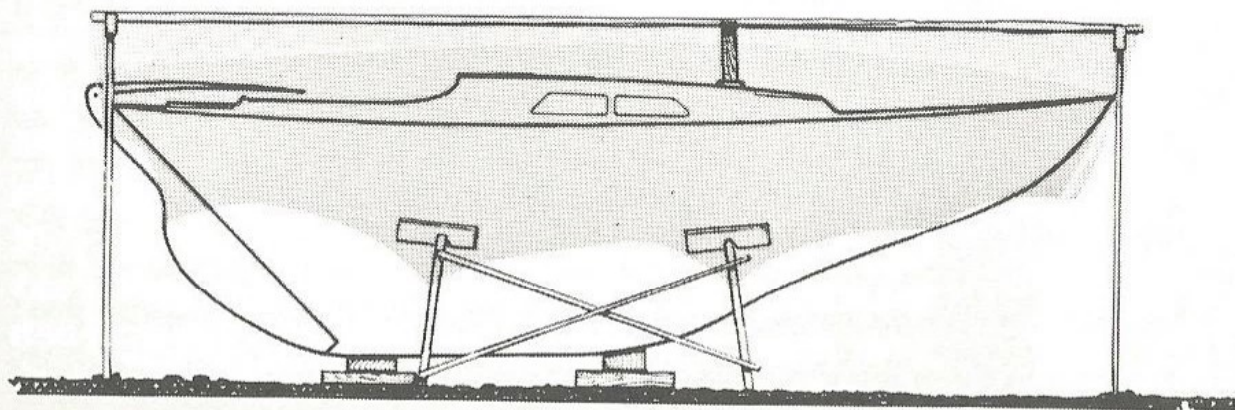
Passa på att använda det mörka halvåret till att se över båtens utrustning! Har man inte varit så förutseende att man under sommarseglatserna gjort upp en lista över allt man kommit på, hinner man ändå i lugn och ro gå igenom vad som skall göras.

På vintern är det dessutom betydligt lättare att få fackmannamässig hjälp; närmare sjösättningen brukar det alltid vara full rusch över hela båtbranschen och svårt att få saker utförda i tid. Kanske måste kapellet lagas eller impregneras, seglen ses över eller något instrument justeras. Ji

tidigare man lämnar in dem, desto säkrare kan man vara att få felen avhjälpna i god tid före första varturen.

Men mycket kan man ju göra själv: tampar som behövs taglas eller splitsas, dynöverdrag som behöver tvättas (obs. kemtvätt!) etc. Och skall man komplettera med nya beslag eller annan utrustning är det bra att vara ute i tid.

Vill man läsa och lära mera om segling, navigation och segelvägar kan säkert bl. a. dessa böcker ge goda råd.



**Poul Elvström:** Segla för att vinna  
(Wahlströms & Widstrand)

**Yngve Rydholm:** Så seglar man  
(Forum/Bonnier)

**Nils Arnell:** Navigation (Liberg)

**Åke Janhem:** Båtnavigering (Al-  
dus/Bonnier)

**Bernt Duhs och**

**Tom Selander:** Våra fritidshamnar  
(Raben & Sjögren)

**Åke Janhem:** Arholma—Landsort,  
Landsort—Blå Jungfrun (Bonniers)

# Vår

Ingen båt är helt underhållsfri — inte ens plastbåten. Men har man klarat av värsta rengöringen vid höstupptagningen klarar man sig med ett minimum av arbete.

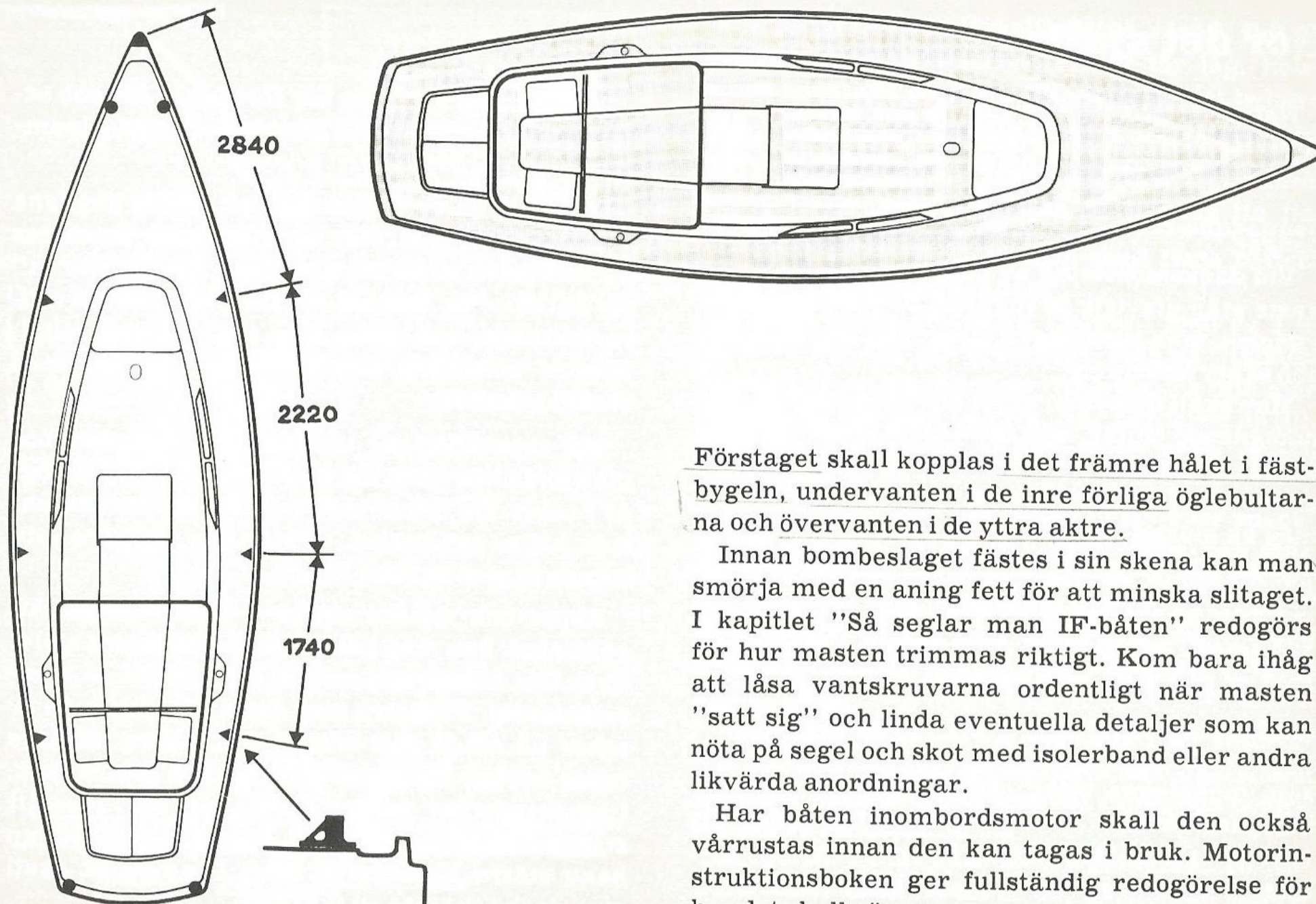
Före bottenmålningen behöver skrovet bara tvättas av om man skall använda samma färg som året innan. Skall man byta färg, bör man slipa först och sedan följa instruktionerna på burken. Glöm inte att spara färg till de små ytorna under stöttorna — den kan strykas på just innan sjösättningen. Åtgången till IF-båten är cirka 1,5 liter.

Polera och vaxa gärna skrov och däck på våren, det ger en fin glänsande yta, som är lätt att hålla ren och som ger både bra skydd och gott andrahandsvärde. Även om skrovet tvättades vid upptagningen, hinner det samlas smuts på det igen under vintern och våren. Börja därför med att tvätta skrovet med ett vanligt tvättmedel. Skölj sedan noga och torka torrt. Här får man god hjälp av en vanlig fönsterskrapa med gummi-kant. Svårartade fläckar kan man ge sig på med aceton. Tag mycket försiktigt och byt trasa ofta, så att smutsen inte gnids in ännu värre istället. Låt inte acetonen ligga på mer än några ögonblick för att inte lösa upp färgskiktet.

Nästa steg är poleringen. Det finns en mängd olika polermedel i handeln idag. Polermedlet rengör ytterligare skrovytan. Matta fläckar efter t.ex. nötningar kräver först polering med rubbing-pasta. Välj ett vax av välkänt fabrikat.

Innan påmastningen, som helst bör ske från kran när båten är sjösatt, monteras spridarna och övervanten fästes i sina skåror. För att skona seglen skall spridartopparna lindras med isolerband eller skyddas på annat sätt. Är vantskruvarna inte monterade, skall de tre stora sitta i förstag och toppvanten och de båda mindre i undervanten. Extra utrustning i masten — vindindikator, knapar eller liknande — kan lätt monteras med rostfri plåtskruv. Masttoppen är så tjock att man även kan gänga eventuella hål. Var bara noga med att inte använda för lång skruv, så att fallen som löper inuti masten repas.

Vid påmastning med kran används en lös stropp runt masten under spridarna och innanför vant och stag. Då ramlar den lätt ned när masten är rest och krankroken sänkes. En man bör hela tiden hålla i mastens nedre del och föra den mot mastfoten på rufftaket. När den står upprätt rakt över mastfoten sänkes masten sakta och stag och vant fästes — fortfarande med masten i kranen.



Förstaget skall kopplas i det främre hålet i fästbygeln, undervanten i de inre förliga öglebultarna och övervanten i de yttre aktre.

Innan bombeslaget fästes i sin skena kan man smörja med en aning fett för att minska slitaget. I kapitlet "Så seglar man IF-båten" redogörs för hur masten trimmas riktigt. Kom bara ihåg att låsa vantskruvarna ordentligt när masten "satt sig" och linda eventuella detaljer som kan nöta på segel och skot med isolerband eller andra likvärda anordningar.

Har båten inombordsmotor skall den också vårrustas innan den kan tagas i bruk. Motorinstruktionsboken ger fullständig redogörelse för hur det skall göras.

## Gör det själv

Naturligtvis kommer många att komplettera IF-båtens standardutrustning med personliga lösningar och förbättringar. Det är i de flesta fall lätt att göra själv, samtidigt som man ju spar pengar.

Vid däcksmontage av beslag bör man i görligaste mån utnyttja de ingjutna förstärkningarna i däckets, som teckningen visar. Det ger en stark och säker infästning.

Man skall dessutom alltid använda rostfria, genomgående bultar, som fästes mot ordentlig bricka på undersidan för att fördela trycket. Men det gäller att få genomföringen tät också. Det finns idag en mängd moderna tätningemedel på marknaden. Det är behändiga tuber med färdigblandat tätningemedel. Fyll hålet och lägg ut tätningemedlet även under beslaget. Mantåg och pulpit finns som extra utrustning till IF-båten. Dessa monteras på samma sätt som övriga däckbeslag. Mantågsstöternas fötter monteras med ett inbördes avstånd och med "örat" inåt, som teckningen visar. Använd syrafast rostfri bult med sexkant skalle och M6 gänga. Öglebulten för aktefastsättning av mantågen skall monteras på aktersargen i linje med mantågsfötterna. Till dessa öglebultar (8 mm) skall bor-

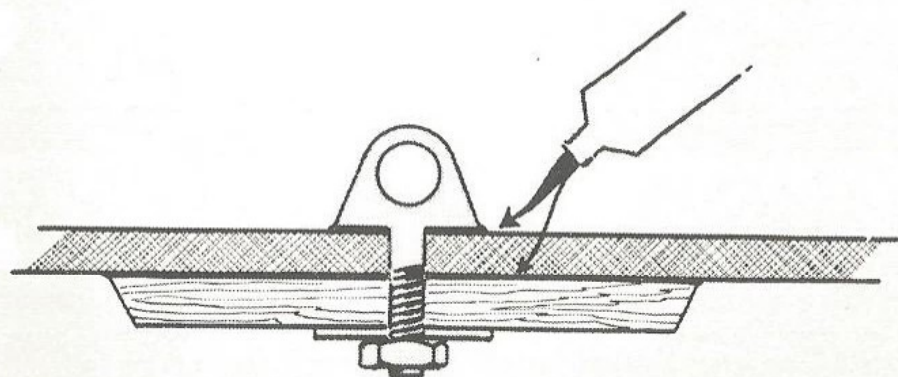
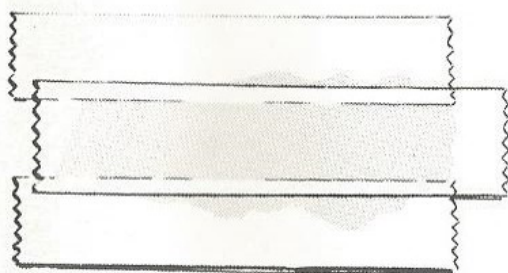
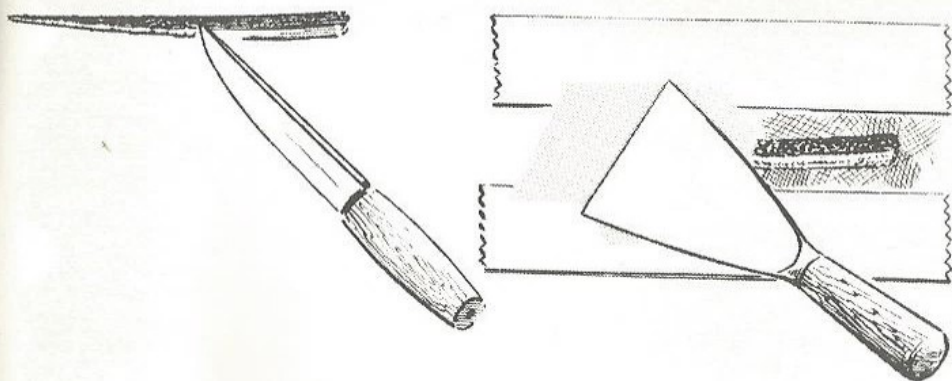
ras ett 8,5 mm hål, som bör försänkas lite och sedan tätas med tätmassa liksom de övriga genomföringarna.

Har man inte pulpit monterad, fästes likadana öglebultar föröver. Här skall bultarna monteras på halklisten cirka 200 mm akter om "knölarna" för halkiparna. Samma håldiameter som de akte bultarna, och glöm inte att täta ordentligt. Mindre belastade detaljer kan monteras med rostfri plåtskruv.

Vid montage av utrustning i rufftaket bör man även här hålla sig till ingjutna förstärkningar i taket. De hittar man mitt för skruvräderna, som håller innertaket. Skruvarna får bara inte tränga in mer än max 10 mm.

Repor och mindre skador i båtens färgskikt, gelcoaten, kan man i de flesta fall reparera själv. Från Din återförsäljare kan Du beställa en reparationssats. Fördelen med detta är ju att man är säker på att få just båtens orginalfärg. Mindre repor brukar man kunna rubba och polera bort. Lagningsatsen behövs först när det uppstått större "sår" i gelcoaten. Har det uppstått en ännu större skada med brott i laminatet skall man dock kontakta en fackman.





Lagningen utförs lämpligast på våren. Det är viktigt att temperaturen inte är för låg, helst minst +15°C vid lagningstillfället. Om det behövs kan man värma lagningsstället försiktigt med t.ex. en lampa. Gelcoaten kräver värme för att härda ordentligt och ge en hållbar lagning.

Först skall skadan slipas lätt med slippapper 320 eller 400 för att gelcoaten skall fästa bättre. Slipa även litet runt skadan.

Blanda sedan gelcoaten (färgen) med ca 2 % härdare och rör om ordentligt. Rör på "tandläkarvis" på en glasbit eller liknande. Ta inte mer gelcoat än vad som behövs. När härdaren är tillsatt blir överskottet oanvändbart efter någon halvtimme.

Lägg nu på blandningen med kniv eller spackel. Är det risk för att den skall rinna kan man vaxa ett papper och tejpa fast över lagningen. På det sättet får man även en bättre yta på lagningen att arbeta vidare med. Efter någon timme har gelcoaten härdat (stelnat) och man kan ta bort vax-pappret.

Lagningen skall nu vattenslipas med slippapper 320 och 400 och sedan med det finare 600-pappret. Avsluta sedan med att rubba och polera lagningen för att få fin yta.

Ha gärna en tät påse med lagningssatsen ombord under sommaren, så att uppkomna skador genast kan åtgärdas.

## Garanti och reklamation

Din IF-båt levereras med ett års garanti enligt kontraktet "Sweboat 74", som täcker skador uppkomna genom material- och tillverkningsfel.

Uppstår något fel på Din båt under garantitiden skall Du ta kontakt med den återförsäljare Du köpte båten av.

Vill Du skriva, skall reklamationsbrevet innehålla följande:

Ditt namn, Din adress och telefonnummer.

Båtens tillverkningsnummer.

Reklamationsorsaken beskriven så noggrant som möjligt.

Anteckna här adress och telefon till Din återförsäljare. Din båts tillverkningsnummer skall Du skriva på omslagets andra sida i början av denna bok.

Gelcoat:

335 (Zotum).

Lattornas längd i cm:

75, 75, 60, 40

Vantskruvar under vant: 5/16"

" toppvant: 3/8"

