

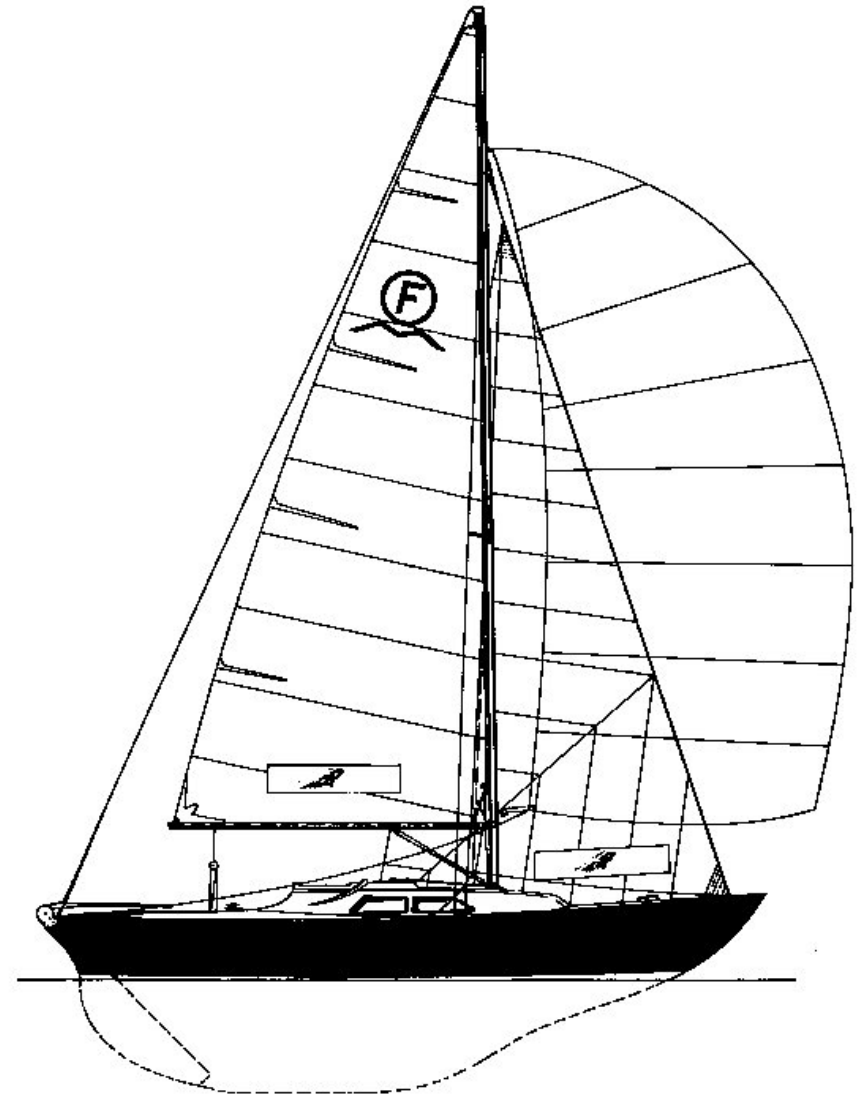
Marieholm IF



Handboek

Inhoud

Opmerkingen bij de vertaling.....	1
Inleiding.....	2
Data Marieholm IF.....	4
Zo leef je aan boord	5
Elektrisch systeem.....	9
Zo zeil je de IF.....	11
IF op de motor.....	21
Afmeren en ankeren	25
Herfst.....	27
Voorjaar.....	29
Doe het zelf	31





Opmerkingen bij de vertaling

De Marieholmwerf heeft dit handboek geschreven na het topjaar 1975. Dat jaar kwamen er 552 nieuwe IF bootbezitters bij. Er waren toen allerlei toebehoren speciaal voor de IF verkrijgbaar waar je nu vergeefs naar zult zoeken, zoals een speciale rubberafdichting bij het monteren van een buitenboordmotor in de bun en een reparatiesetje op kleur voor de gelcoat. En er was een actief dealernetwerk waar je zelfs adviezen kon krijgen inzake wedstrijdzeilen, aldus de Marieholmwerf.

Ook de techniek is de afgelopen bijna 45 jaar op sommige punten veranderd. Ik denk niet dat je nog gauw boten tegenkomt met vallen met een staaldraadvoorloop en het aanbevolen minimale ankergewicht van 15 kg is achterhaald door de ontwikkeling van allerlei ankervormen met een hogere houdkracht. Zo ook het geklieder met vet bij de afdichting van de schroefas met vetkoord en pakkingdrukker. Volvo levert daar al jaren de watergesmeerde stuffing box voor.

Het lijkt me in Nederland om veiligheidsredenen verboden om je boot zo op te bokken als staat beschreven en of in Zweden de boten nog steeds gestut met palen en planken de winter doorbrengen weet ik niet, maar je merkt hier en daar dat dit handboek is geschreven voor die flink noordelijker omstandigheden, waar je aan een boei ligt en ergens tussen de scheren een leuke aanlegplek kunt vinden om vervolgens vast te lopen.

Ik heb geprobeerd het allemaal zo naturel mogelijk om te zetten in begrijpelijk Nederlands. Veel leesplezier.

Inleiding

Toen Tor Sunden de IF tekende, was zijn gedachte om een boot te ontwerpen die geschikt zou zijn voor elk zeilweer en elke zeiler. Zonder veel compromissen te doen zou het een boot moeten worden met uitstekende zeileigenschappen en het beste comfort.

Wij durven te stellen, samen met meer dan 2000 nieuwe IF-booteigenaren (stand 1975) dat hij daarin geslaagd is! Er bestaat geen twijfel over dat de IF de reputatie heeft een van de best zeilende toerzeiljachten op de markt te zijn. Ongeacht of u een lange-afstandszeiler, toerzeiler of wedstrijdzeiler bent, heeft u met de IF een boot die past bij uw zeilwensen.

De lange kiel maakt haar koersvast en stijf en niettemin snel. Ze is beroemd om haar zeileigenschappen bij veel wind. Velen zeggen; hoe harder het waait, des te beter ze gaat. Daarbij is ze zowel ruim als gezinsvriendelijk.

Dankzij haar populariteit heeft de IF een eigen actieve klasseorganisatie die wedstrijden organiseert en voor de belangen van de IF als wedstrijdklasse opkomt.

De IF is een modern ontwerp, maar gebaseerd op traditie en meer dan 15 jaar ervaring met polyesterboten-bouw. De IF wordt aan de hand van de nieuwste ontwikkelingen en methodes gemaakt èn ambachtelijk, met de hand, voor een betere kwaliteit in alle delen van de boot.

Zowel de boot als de uitrustingsdetails zijn grondig getest en samen met een zorgvuldige materiaalkeuze en kundig handwerk garandeert dat veiligheid, sterkte en kwaliteit.

In dit handboek hebben wij getracht enkele adviezen en tips bij elkaar te brengen voor de IF. Voor velen gaat het wellicht om al bekende zaken, voor anderen hopen wij dat het hen zal helpen om op de beste manier gebruik te maken van de boot. Wij wensen u vele leuke zeiltochten en mooie uren samen met uw IF.

MARIEHOLMS BRUK

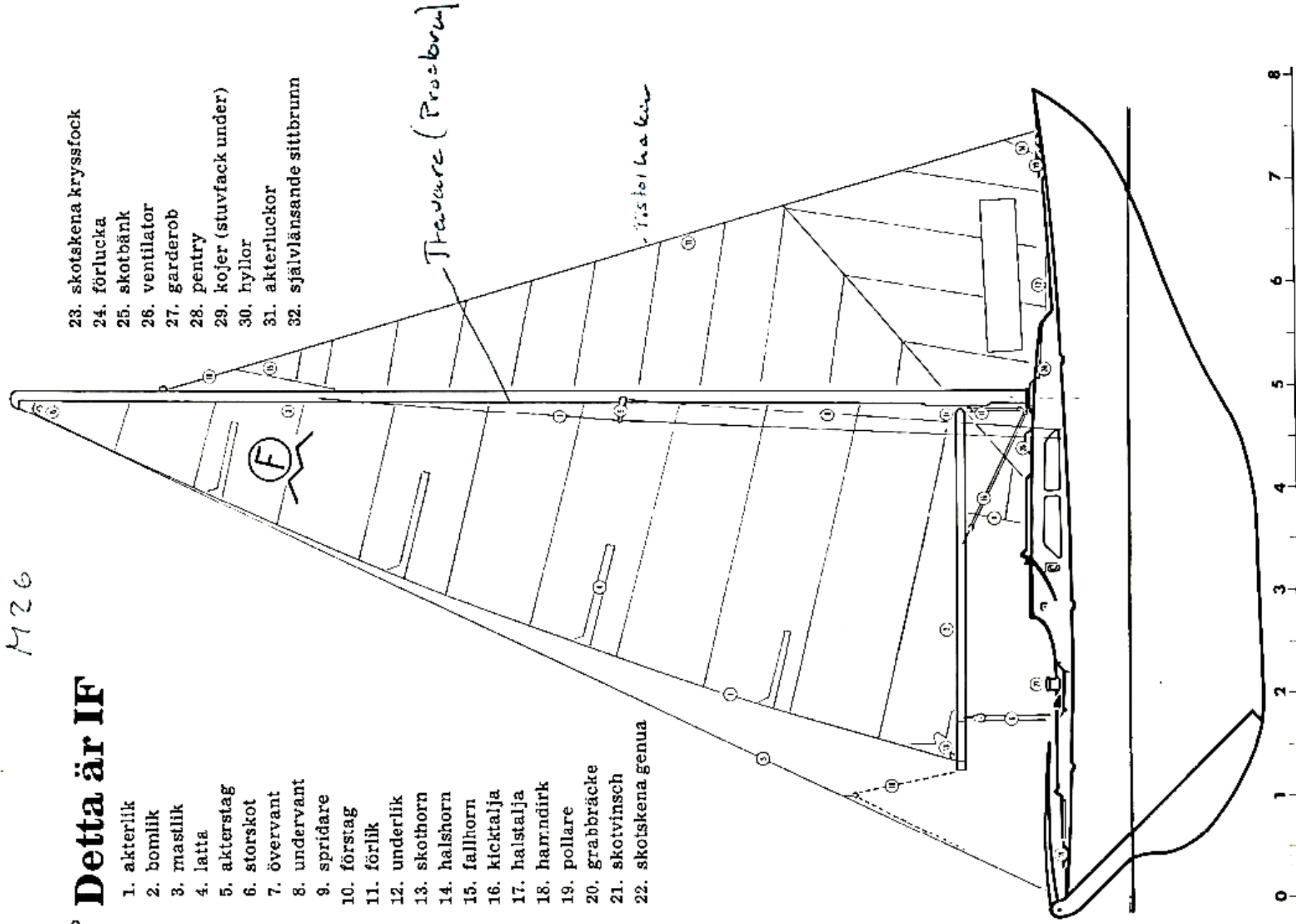


M26

2 Detta är IF

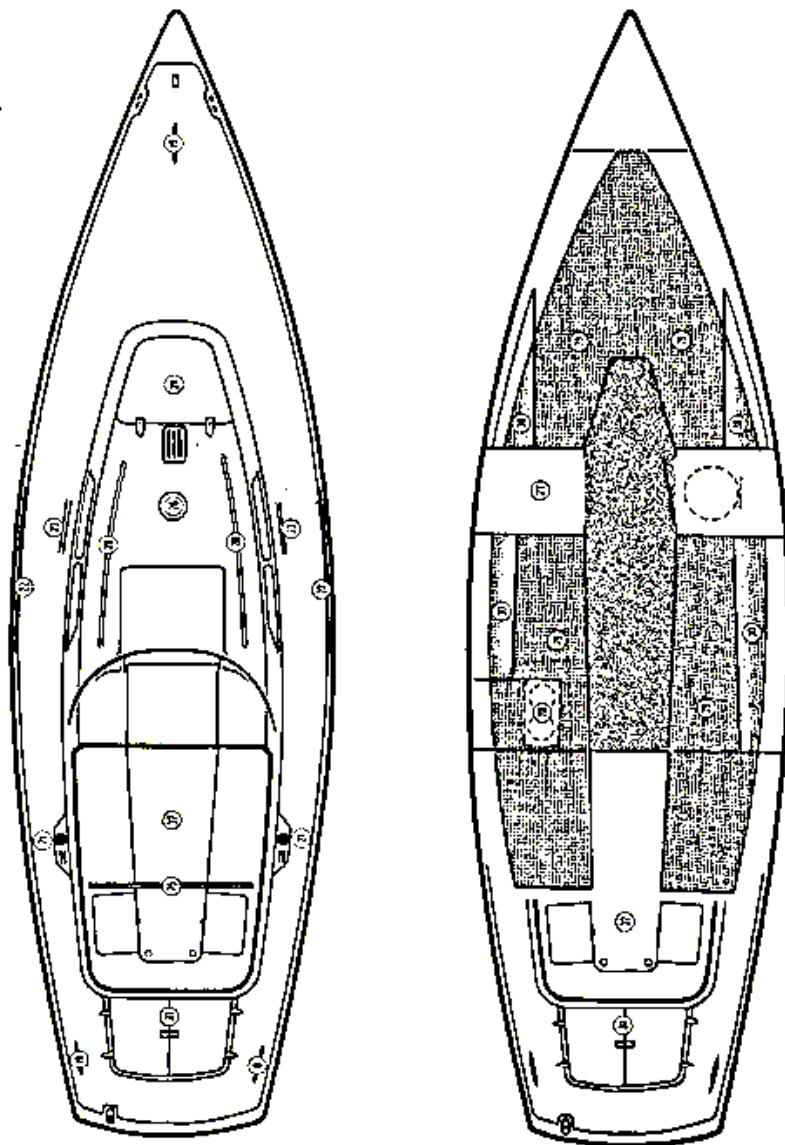
1. akterlik
2. bomlik
3. mastlik
4. latta
5. akterstag
6. storskot
7. övervant
8. undervant
9. spridare
10. förstag
11. förlik
12. underlik
13. skothorn
14. halshorn
15. fallhorn
16. kicktalja
17. halstalja
18. harrndirk
19. pollare
20. grabbräcke
21. skotvinsch
22. skotskena genua

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



Ⓕ

Data Marieholm IF



Scheepsdata

Lengte over alles:	7,89 m
Lengte loodlijnen:	6,04 m
Breedte:	2,20 m
Diepgang:	1,21 m
Hoogte vrijboord:	0,65 m
Displacement:	2,15 ton
Ballast	1,25 ton
Masthoogte boven waterlijn	10,75 m

Zeildata

Grootzeil oppervlak	16,0 m ²
Fok oppervlak	10,0 m ²
Genua oppervlak	15,0 m ²
Spinnaker oppervlak	40,0 m ²



Zo leef je aan boord

De inrichting van de IF is gepland voor 4 volwassen personen met ruime kooien voor iedereen en stouwruijme voor ieders spullen. Als extra toebehoren is er een plaat om tussen de voorkooien te leggen. Op die manier kan je bovendien een kinderkooi maken. In de standaard uitvoering zijn er twee garderobekasten die de voorpiek scheiden van de kajuit.

De deur van de stuurboordkast kan in de bakboordkast gehaakt worden om het gangetje af te sluiten tussen de twee slaapruijmes. Met open schuifluik en opgevouwen buiskap heb je stahoogte in de pantry. Bovendien maakt de situering van het keukentje een goede ventilatie mogelijk en is het makkelijk te bereiken zowel vanuit de kuip als de kajuit.

Het kooktoestel werkt op spiritus en is van het absorptie type. Dat houdt in dat de spiritus zonder enige druk brandt en er bij het koken geen explosiegevaar is. Een ander voordeel is, dat spiritus altijd makkelijk te krijgen is. De reservoirs hebben een capaciteit van ongeveer een liter, wat genoeg is voor een week normaal gebruik aan boord.

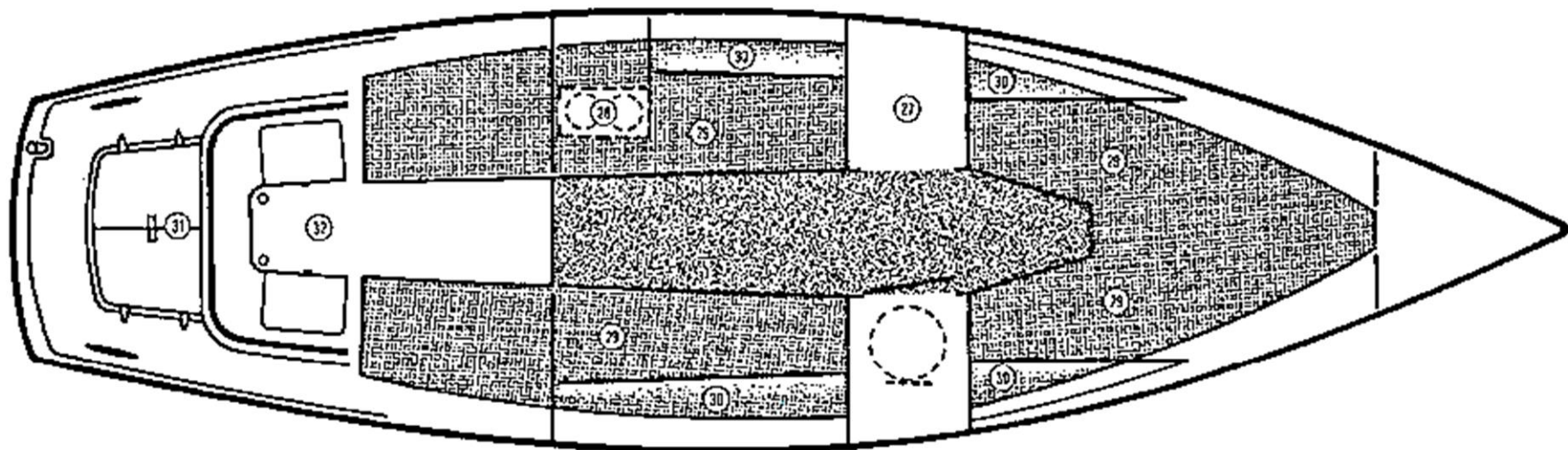
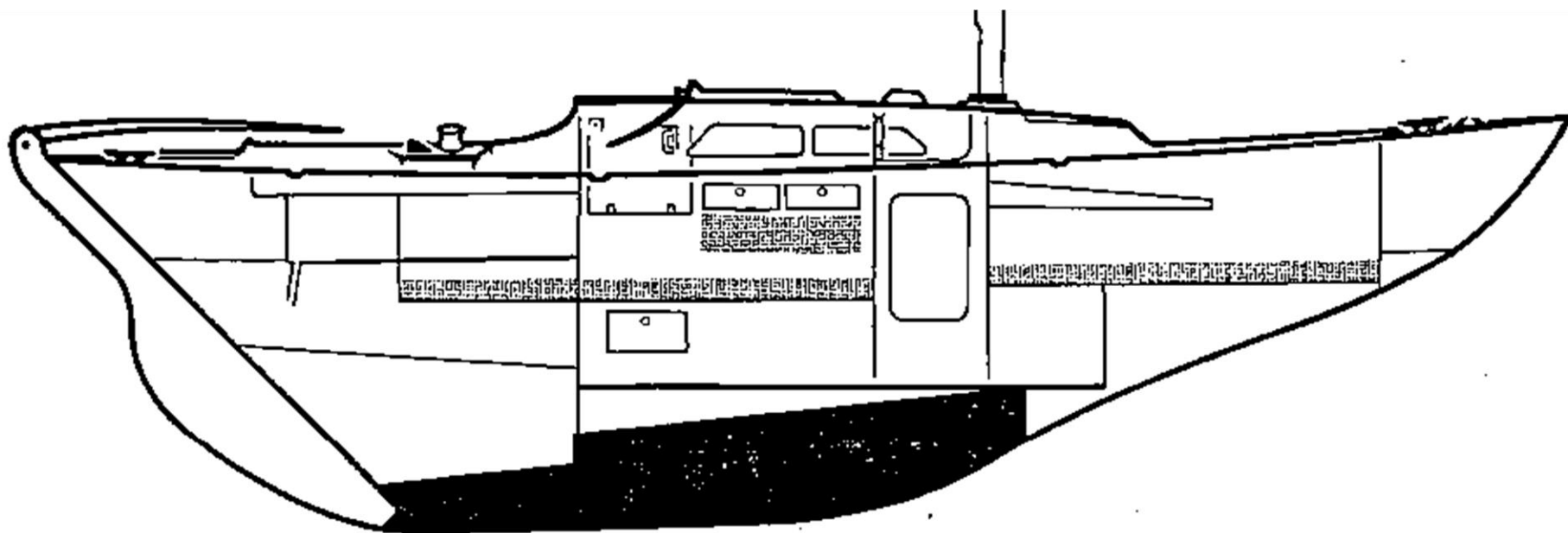
Dank zij de cardanophanging kan er ook onder het zeilen uitstekend gekookt worden. Het is altijd mooi als de aardappelen al gaar zijn als je de haven binnenvaart. Wanneer de keuken niet wordt gebruikt, wordt deze opgeborgen.

Standaard is de IF niet uitgerust met een vaste watertank. In de meeste gevallen voldoet een jerrycan prima. Die is eenvoudig mee aan land te nemen om te vullen en neemt aan boord weinig plaats in.

Als extra is een watertank van 90 liter verkrijgbaar die in de voorpiek onder de kooien komt en gevuld wordt door een vulopening op het voordek. De uitloop is in de kuip, makkelijk bereikbaar vanuit de keuken en wordt daar bediend met een voetpomp. De zelflozende kuip is een handige afvoer.

Vanwege variërende wensen is een toilet evenmin standaard in een IF. De meest praktische en gangbare oplossing is een chemisch toilet, dat ook als extra toebehoren verkrijgbaar is. Het bestaat uit een dubbele houder met een dubbele sluiting. Het kan in de stuurboord garderobekast geplaatst worden, waar het op een speciale voet en met een stevig elastiek gezeerd wordt. Dank zij de desinfecterende vloeistof is een chemisch toilet praktisch geurvrij. Het reservoir kan je aan wal leggen op de daarvoor bestemde plaatsen. Deze oplossing voor het toiletprobleem is zowel eenvoudig als ruimtebesparend en bovendien milieuvriendelijk.

Ⓕ

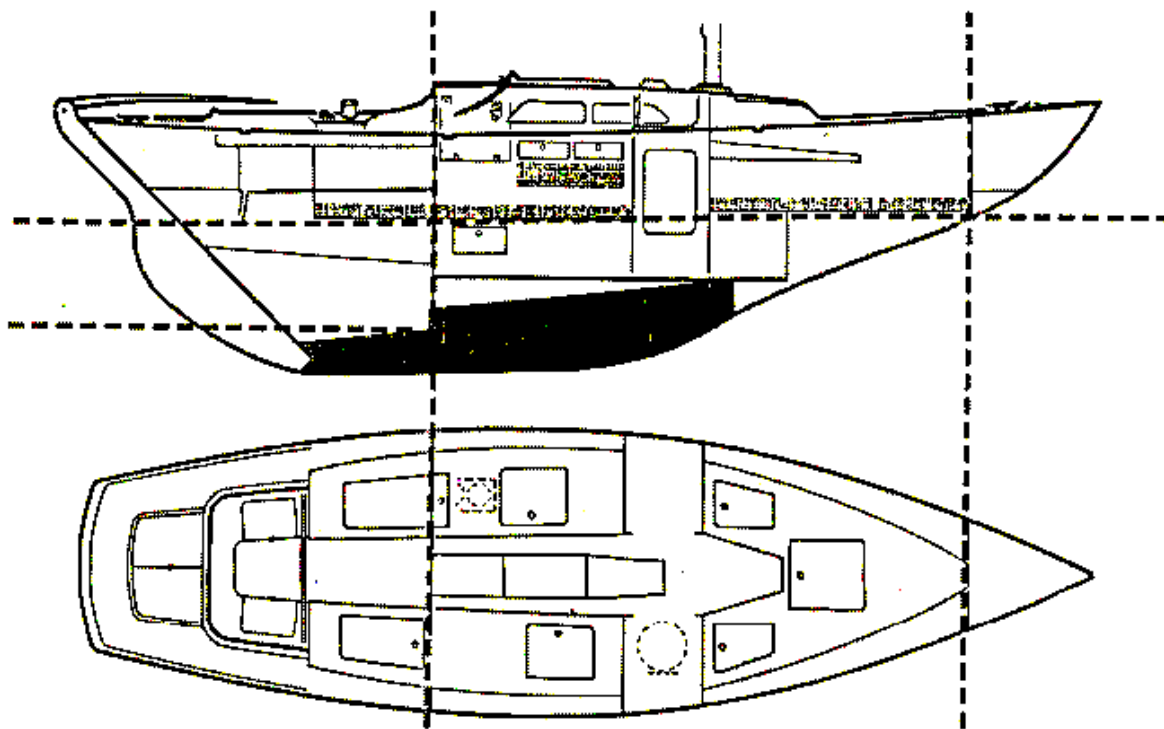




Berg goed op en win ruimte

Natuurlijk zijn er altijd een massa spullen aan boord van een boot - zowel uitrusting voor de boot als van de bemanning. Maar je komt er snel achter wat de beste plek is voor de verschillende zaken. Toch is het goed aan een paar details te denken. Probeer de boot in te delen in "secties" voor natte en droge spullen. En voor zware en lichte. Simpel gezegd, berg natte spullen als touwwerk, anker e.d. zo ver weg als mogelijk van de slaapruidtes. Datzelfde geldt voor olie en benzine, die in afzonderlijke afgesloten ruimtes bewaard moet worden, zodat vocht en damp zich niet kunnen verspreiden in de boot.

Als het gaat om de gewichtsverdeling is het handig om de boot te trimmen met de spullen aan boord. Stouw zware spullen het liefst midscheeps of voorin om het gewicht van de bemanning in de kuip tijdens het zeilen te compenseren. De boot zeilt merkbaar beter als je die achterin niet te zwaar belast.



Voorbeeld van een stouwplan

De stouwruidtes in en achter de kuip kunnen gebruikt worden voor "natte" spullen zoals touwwerk en anker. Vermijdt hier zoveel mogelijk het opbergen van zware dingen, aangezien de zeileigenschappen het beste zijn als zware spullen steeds verdeeld worden over de hele lengte van de boot.

De kastjes en de vakken boven de kooien samen met de ruidtes eronder bieden voldoende plaats voor de spullen van de bemanning. Berg de zwaarste spullen zo dicht mogelijk bij het midden van de boot, maar je kunt er profijt van hebben door een gedeelte van de zwaardere uitrusting in de voorpiek te leggen. Je compenseert zo het gewicht van de bemanning in de kuip.

De vele kleine vakjes maken het makkelijker om spulletjes op te bergen. Let ook hier op een goede gewichtsverdeling.

Als alles zijn vaste plaats heeft aan boord wordt het makkelijker om orde te houden en dingen te vinden. Als de bootuitrusting zijn plek heeft zou elk bemanningslid zijn eigen opbergruimte moeten krijgen voor kleding e.d. De beste manier om kleding op te bergen zodat die geen plaats inneemt in de garderobekast, is om die stevig op te rollen en in een zeiltas te bergen.

Beddengoed kan makkelijk gestouwd worden aan het voeteneinde van de voorkooien. In het vooronder kan je er rollen van maken en met elastiek vastzetten aan het schot van de garderobekast. Dan blijft het ook bij hard zeilen op zijn plaats.

Voedsel en keukengerei wordt natuurlijk gestouwd onder de kajuitbanken, bereikbaar via de luikjes in de voorzijde, en in de speciale besteklade.

Bovendien is er een prima ruimte onder de kajuitvlonders, de koelste plek van de boot. Hier blijven boter, melk en andere versprodukten het langste goed. Als de boot niet met een ingebouwde motor is uitgerust, is er nog een reusachtige ruimte onder de kuip. Om die helemaal te benutten kan je vier bierkragen aan elkaar binden. Daar kan veel in en zo kan je ook nog makkelijk de uiterste hoeken vullen.

Vrij snel zul je zelf uitvinden hoe je de ruimtes nog beter kunt benutten. Misschien kan een plankje helpen om iets beter op te bergen. Makkelijk zelf te maken, maar denk ook aan alle spullen die je in een huishoudwinkel kunt krijgen, zoals bijvoorbeeld een stukje vloerbedekking als mat. Daarmee wordt de kajuit makkelijk schoon te houden. Alleen maar luchten en uitkloppen.

Ventilatie

De ventilator in het kajuitdak is van Elektrolux. Die is zo gemaakt dat er een zuigende werking optreedt zodra er wind overheen waait. Dek die daarom niet af met zeilzakken e.d. Hij is vanaf de binnenzijde af te sluiten, maar zelfs open is hij behoorlijk waterdicht. Dus laat hem zo mogelijk altijd open staan. Samen met de ventilatieopening in het kajuitschot geeft dat een goede luchtverversing. Ook het makkelijk op een kier te zetten voorluik helpt daarbij.

Mocht je de kajuit verwarmen met de een of andere vorm van open vuur, let dan op voldoende ventilatie.

Vuur heeft zuurstof nodig, zoals de mens, en daarom mag je nooit alle ventilatieopeningen afsluiten om “de warmte binnen te houden”.

In een boot heb je altijd met vocht te maken en je kunt nooit genoeg luchten. Dat geldt ook voor de opbergruimtes. Als je de boot verlaat, let erop dat alle ventilatieopeningen geopend zijn.



Elektrisch systeem

De IF heeft standaard een elektrisch systeem voor 12 volt. Alle kabels van het leidingsysteem lopen, zoals de tekening laat zien, vanaf de “centrale” die is gesitueerd op de achterkant van het stuurboord kajuitschot. De accuhouder is in de achterste bakskist aan bakboord.

Elke van de centrale afkomende kabel is gemerkt:

1. Navigatielichten preekstoel
2. Toplicht
3. Leeslampen
4. Bakboord navigatielicht
5. Stuurboord navigatielicht
6. Heklicht
7. Plafondlicht

Van de accuhouder, die is gedimensioneerd voor een standaard 12 volt accu, moet de rode kabel op de plus- en de blauwe op de minpool worden aangesloten. Op de accu kan de polariteit op verschillende manieren gemerkt zijn: de pluspool is dikker dan de minpool.

Eventuele navigatieverlichting op de preekstoel kan worden aangesloten via een stopcontact op het voordek, wat voorbereid is middels kabel 1. Is die niet aangesloten dan ligt de kabel opgerold voor in de voorpiek. Het toplicht in de mast kan worden aangesloten via een stopcontact vlakbij de mastvoet. Het toplicht is aangesloten over de bovenste schakelaar gemerkt; Mastheadlight.

Alle vier de leeslampjes zijn aangesloten op dezelfde kabel. De splitter zit aan de binnenzijde van het voorste garderobeschot. Elk lampje heeft zijn eigen schakelaar.

De plafondlamp is direct geschakeld vanaf de centrale. De navigatieverlichting aan de kajuitopbouw en het heklicht zitten op dezelfde schakelaar gemerkt; “Running lights”.

De zekeringhouder bevindt zich ook achter het stuurboord kajuitschot.

De zekeringen zijn genummerd als volgt:

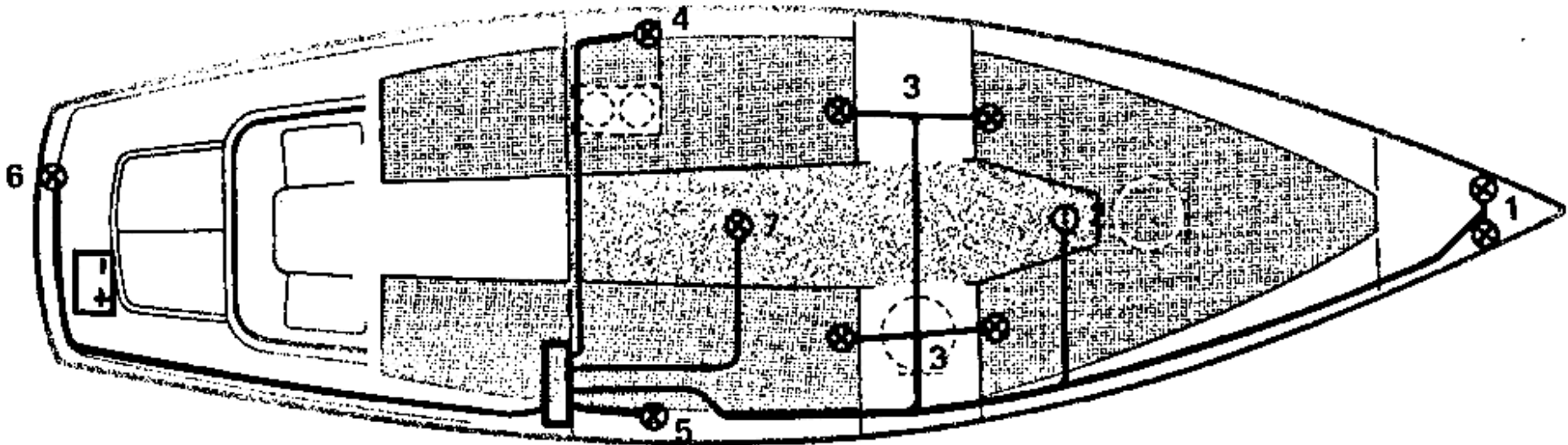
1. Navigatieverlichting
2. Toplicht
3. Leeslampen
4. Plafondlicht

Extra elektrische apparatuur kan het handigst geschakeld worden via zekering no.4.

Een volgeladen accu is toereikend voor circa 10 uur varen met de navigatieverlichting aan, voordat die geladen hoeft te worden. Voor navigatieverlichting op volle sterkte is een goed geladen accu noodzakelijk. Denk erom dat het in de eerste plaats om de eigen veiligheid gaat bij het voeren van navigatieverlichting en let er daarom nauwgezet op dat er een “verse” accu aan boord is.

Als de IF is wordt uitgerust met een buitenboordmotor, denk er dan aan dat veel buitenboormotoren als extra toebehoren een stroomuitgang hebben voor navigatieverlichting en laadrelais. Het kan je veel problemen besparen om dat te checken bij de motorenhandelaar.

Ⓕ



Is de boot met een binnenboordmotor uitgerust dan laadt de accu automatisch bij als de motor loopt. Lig je lang op dezelfde plek en gebruik je de accu vaak, laadt dan zo nu en dan de accu bij door de motor te laten lopen.

Als je geen van deze mogelijkheden hebt om de accu te laden ga dan op zeker door 2 accu's aan te schaffen; een om bij te laden en een in de boot.

Na het varen neem je die van de boot mee en zet hem aan de lader. Bij lange tochten kan je gebruik maken van een gelegenheid de accu onderweg in een haven te laden. Het zwakker branden van de kajuitverlichting geeft aan dat het tijd is om de accu te laden. Controleer dat er geen lampen branden als je de boot verlaat. Hou altijd een paar reservelampen en zekeringen aan boord.



Zo zeil je de IF

Verstaging van de mast

In principe moet de mast loodrecht staan. Dat controleer je het eenvoudigst vanaf de wal. (voor het zetten van de mast, zie het hoofdstuk “ voorjaar” verderop in dit boek).

Iedere IF-zeiler heeft zo zijn eigen methode om het tuig te trimmen. Als hoofdregel geldt dat het voorstag en de topwanten relatief hard gespannen zijn en de onderwanten wat minder zodat de mast geen achterwaartse buiging vertoont. Kijk omhoog langs de mastsleuf om te controleren of de mast recht staat. De achterstag is matig doorgezet, meer daarover bij “zeiltrim” .

Iedereen zeilt zoals hij dat heeft geleerd en onze bedoeling is niet om dat te veranderen.

Het volgende is meer bedoeld als raad en tips over datgene wat misschien speciaal is aan het zeilen met de IF.

Het hijsen van de zeilen.

Begin met het inscheren van de fokkeschoten. Let erop dat ze langs de goede kant van de wanten en de eventuele scepters van de zeereling gaan. Het kan lastig zijn om dat nog te veranderen als het voorzeil al gehesen is.

De latere uitvoering van de IF heeft standaard aparte rails voor de kruisfok. Dat is gedaan om hoger aan de wind te kunnen zeilen. Bij het zeilen op open water is het een kwestie van smaak welke rails je gebruikt. Voor de genua worden altijd de buitenste rails gebruikt.

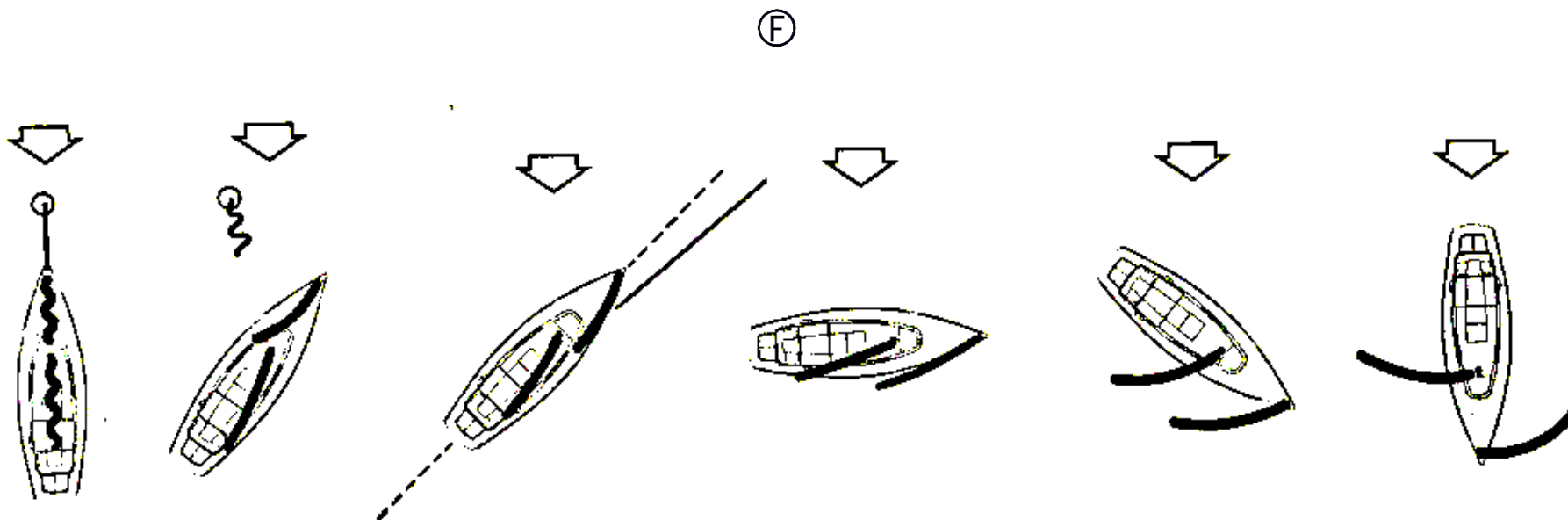
Sla het voorzeil aan aan de voorstag. De leuvers worden altijd zo vastgemaakt dat de snapsluitingen aan stuurboord komen. Haak ook de halshoek aan het dekbeslag en de tophoek aan het val. Volg

het onderlijk van halshoek naar de schoothoek en maak de schoten vast. Op die manier controleer je of het zeil niet gedraaid is. Als het hard waait kan je het zeil met de schoot bij elkaar binden, zodat dat niet in het water waait terwijl je met het grootzeil bezig bent.

Trek het onderlijk van het grootzeil door de sleuf in de giek en maak de halshoek vast aan het lummelbeslag.

Bevestig de schoothoek aan het harpje van het lijntje aan het einde van de giek. Normaliter hoef je het zeil niet verder te spannen dan dat de rimpels verdwijnen. Maak bij de schoothoek tevens een bindsel om de giek.

Als de zeillatten in het zeil zijn aangebracht en het zeil zit niet gedraaid, bevestig je de val en kan er gehesen worden.



Kijk waar de wind vandaan komt, opdat de boot niet begint te zeilen zodra het zeil wordt gehesen.

Het beste is natuurlijk om de boot naar een boei te verhalen, waar die uit zichzelf in de wind gaat liggen.

Begin ermee het grootzeil te hijsen- de grootschoot moet voldoende gevierd zijn, de dirk en de halstalie los. Het inbrengen van het voorlijk in de mastsleuf kan wat hulp behoeven. Het hijsen van de laatste meters kan wat moeizamer gaan omdat er spanning op het achterlijk komt en je de giek mee omhoog trekt. Hijs tot het meetmerk. Beleg de val met een enkele kruisslag op de kikker, anders kan het losmaken lastig worden. Schiet de rest van de val op in lussen en stop die boven de kikker tussen de val en de mast. Ingewikkeld opgeschoten touwwerk met knopen en halve slagen aan het eind kan het snel strijken van het zeil verhinderen, als dat nodig zou zijn.

Zet dan de halstalie door om het voorlijk op de juiste spanning te zetten.

Nu kan je losmaken van de boei en al varende het voorzeil hijsen, maar je kunt dat laatste ook eerst doen. Het is zo gebeurd en je bent beter manoeuvreerbaar. Gooi de fokkeschoot los en je kunt al hijsen. Als het zeil gehesen is sla je het staalraafdeel van de val zoveel mogelijk om de vallier en zet die goed door. Daardoor kan je hoger aan de wind komen. Schiet de val net zo op als die van het grootzeil.

Als je los bent van de boei is het eenvoudig om de fok even bak te houden (fig. 2) om snel af te vallen tot het grootzeil zich vult. Het bakhouden van de fok kan je doen door staande op het voordek de fok even naar loef uit te houden of de fok naar loef te schoten. Als het grootzeil wind vangt en de boot vaart neemt, zet je de fokkeschoot door aan lij (fig. 3)

Hou altijd rekening met een relatief flinke drift ten opzichte van de genomen koers, als de boot nog geen snelheid heeft.



Zeiltrim

Het principe van zo effectief mogelijk zeilen is om het zeiloppervlak ten opzichte van de wind zo groot mogelijk te maken, zonder dat het gaat klapperen. Dat doe je het beste door de schoot zover te vieren tot het bovenste deel van het zeil begint te klapperen bij het achterlijk en dan de grootschoot in te halen tot het klapperen ophoudt. Zo trekt het grootzeil optimaal en de giek heeft ongeveer de positie zoals in figuur 4 bij halve wind, 5 bij ruime wind en 6 plat voor de wind waarbij je de fok te loevert zet om het zeiloppervlak zoveel mogelijk te vergroten.

Maar het voortstuwingsvermogen van het zeil is ook afhankelijk van de positie van het leioog. Het zeil kan te vlak of te buigig geschoot worden. Het lijoog van het voorzeil moet zo worden afgesteld dat noch het achterlijk, noch het onderlijk te strak of te weinig gespannen zijn. Met andere woorden, de spanning op onderlijk en achterlijk moet in balans zijn.

De tekeningetjes geven de positie van het lijoog bij benadering. Je kunt die alleen maar zelf in de praktijk vaststellen.

Zet al varende de fokkeschoot goed door en loef rustig op. Begint het achterlijk eerst te klapperen bovenin, dan staat het lijoog te ver naar achteren; begint het klapperen onderin dan staat het lijoog te ver naar voren. Verplaats het lijoog en experimenteer tot bij oploeven het hele zeil bij het voorlijk gelijktijdig gaat killen.

De grootschoot loopt over een overloop over de hele breedte van de kuip, zodat het schootpunt ingesteld kan worden naar gelang de windsterkte. Het schootpunt van het grootzeil beïnvloedt niet de bolling van het zeil in dezelfde hoge mate als het schootpunt van

het voorzeil, maar meer om bij een zwakke windsterkte de wind te “vangen” en bij harde wind, om die makkelijker kwijt te raken.

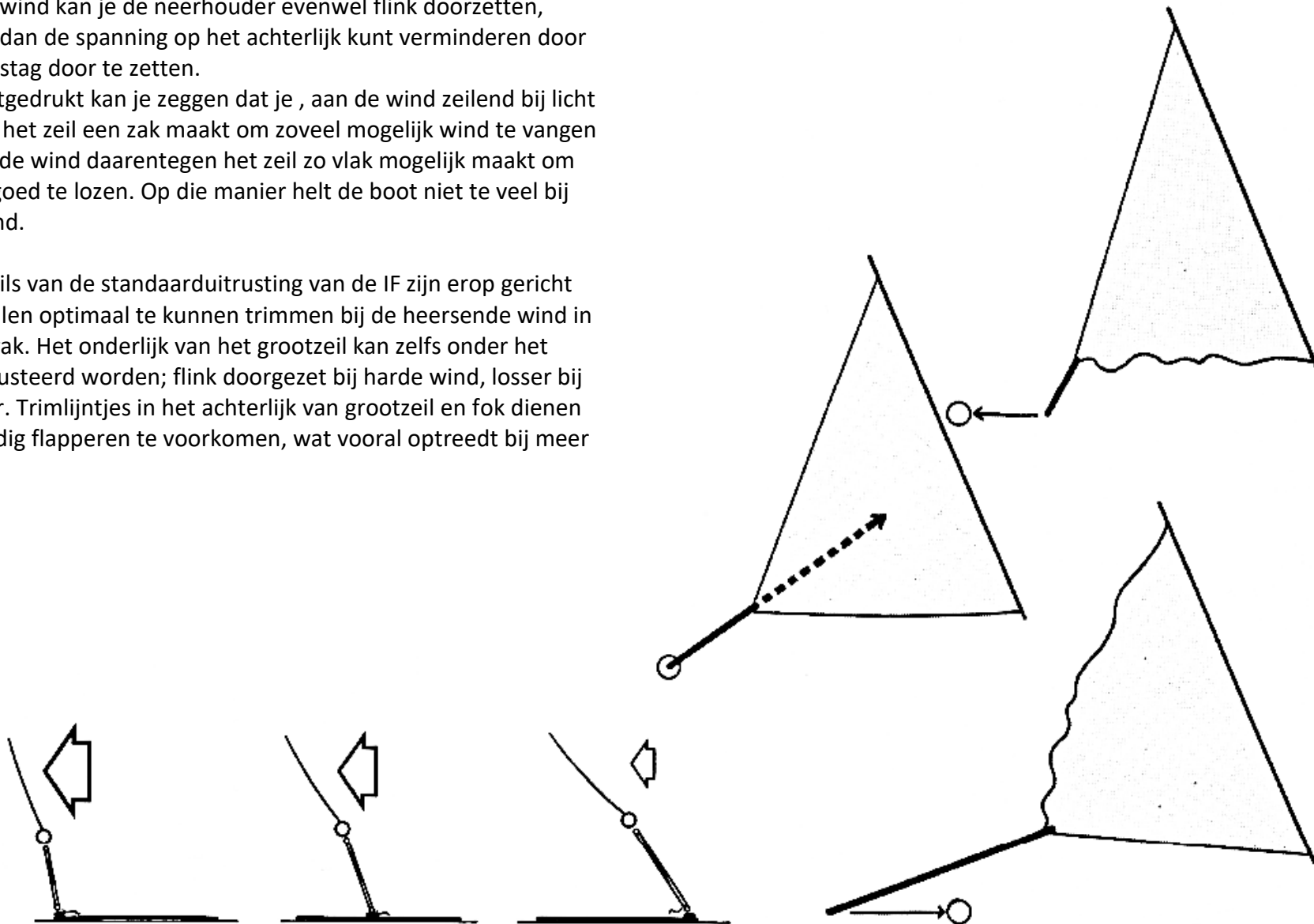
Het schoten van het grootzeil kan op aandewindse koersen zowel met de neerhouder als met de grootschoot worden gedaan. Een bij licht weer teveel doorgezette neerhouder veroorzaakt teveel spanning op het achterlijk, waardoor het zeil de wind slecht loslaat, wat snelheid kost. Beter is om de overloopwagen 10 tot 30 cm naar loef te zetten en gelijktijdig de schoot wat te lossen. Op die wijze bereik je het zogenaamde twisteffect in het grootzeil (het verschil in hoek van het achterlijk tussen het bovenste en het onderste deel van het zeil. Dat vereist tevens dat de neerhouder niet teveel spanning krijgt.

Ⓕ

Bij harde wind kan je de neerhouder evenwel flink doorzetten, omdat je dan de spanning op het achterlijk kunt verminderen door de achterstag door te zetten.

Simpel uitgedrukt kan je zeggen dat je, aan de wind zeilend bij licht weer van het zeil een zak maakt om zoveel mogelijk wind te vangen en bij harde wind daarentegen het zeil zo vlak mogelijk maakt om de wind goed te lozen. Op die manier helt de boot niet te veel bij harde wind.

Veel details van de standaarduitrusting van de IF zijn erop gericht om de zeilen optimaal te kunnen trimmen bij de heersende wind in het kruisrak. Het onderlijk van het grootzeil kan zelfs onder het varen gejusteerd worden; flink doorgezet bij harde wind, losser bij licht weer. Trimlijntjes in het achterlijk van grootzeil en fok dienen om onnodig flapperen te voorkomen, wat vooral optreedt bij meer wind.



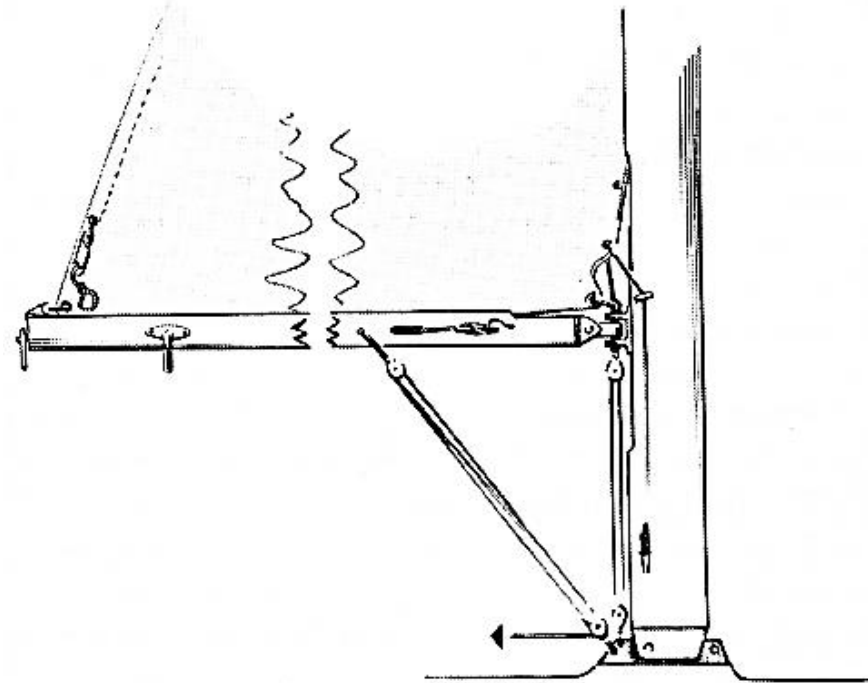


Door de Cunningham hole, die iets boven de halshoek zit, door te zetten, verhoog je de spanning op het voorlijk en vlak je het zeil af. Dat doe je bij meer wind. Zie tekening hoe zo'n lijntje loopt.

De talie van de achterstag kan gebruikt worden om de masttop achterover te buigen en heeft verschillende effecten. Hoe harder doorgezet, hoe meer buiging en hoe vlakker het zeil. Als hoofdregel moet de achterstag worden doorgezet bij aan de windse en halve winds koersen, iets losser zijn bij halve wind en voor de wind nog losser. Hoe harder het waait, hoe meer doorzetten.

Denk er wel om dat een spinnaker de masttop flink belast. De achterstag mag dan niet te los staan. De achterstag moet steeds een deel van de krachten kunnen opvangen. Vergeet ook niet bijvoorbeeld om bij de overgang van een voordewindse naar een aandewindse koers de achterstag opnieuw op spanning te zetten.

Overdrijf de spanning op de verstaging niet. Een erg grote spanning kan, vooral na langere tijd, de boot beschadigen. Heb je de verstaging extra aangespannen om bijvoorbeeld te wedstrijdzeilen, verminder de spanning dan daarna weer.



De neerhouder kan op ruime tot voordewindse koersen worden doorgezet om te verhinderen dat de giek opwipt, vooral bij meer wind.

Balans

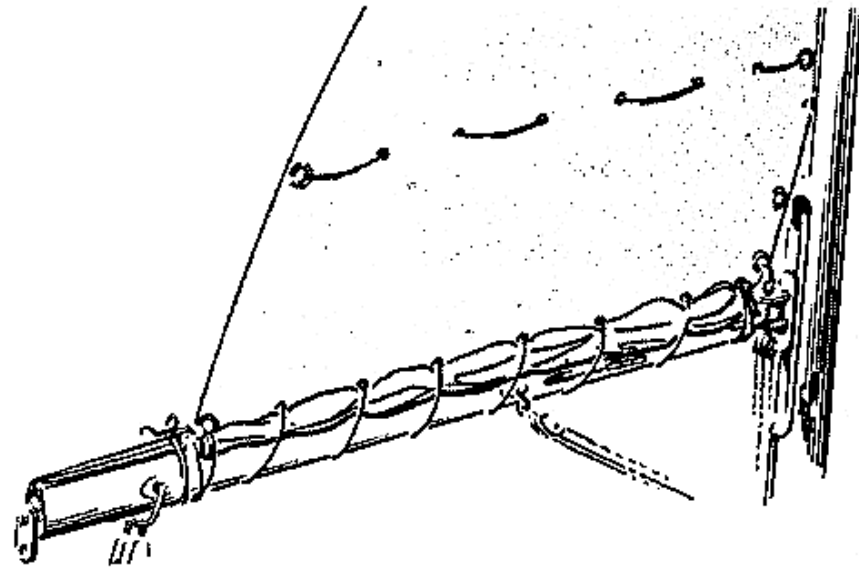
Elke boot moet een beetje loefgierig zijn, zodat je altijd voelt hoe je stuurt. Is de loefgierigheid te groot en is een grote roeruitslag vereist om de boot op koers te houden, dan remt dat af.

Normaal is een roeruitslag van ongeveer 5 graden, die niet afremt. Dankzij het grote gewicht van de kiel (58% van de totale waterverplaatsing) is de IF een erkend goede zwaarweerdeiler en kan voll tuig (grootzeil en genua) voeren tot plm 8 m/sec. (= begin windkracht 5) .

Maar je merkt zelf wanneer er zeil geminderd moet worden; helt de boot veel en moet je hard aan het roer trekken, dan is het tijd om zeil te minderen. Teveel helling is oncomfortabel en vermindert de snelheid. Onze ervaring is om eerst een kleiner voorzeil te zetten en als volgende stap het grootzeil te reven

Reven

Bij voorkeur reef je voordat je het water opgaat- wordt je verrast door teveel wind dan moet je eerst een lufte opzoeken of op ruw water reven. Maar het kan geen kwaad als je er bij rustig weer in traint om tijdens het varen te reven, zodat je weet wat je moet doen als reven een keer noodzakelijk is. Het grootzeil is standaard voorzien van reefogen en moet met behulp van een lijn vastgebonden worden op de giek.



Begin bij de halshoek en daarna het eind van de giek. Zet het nieuwe onderlijk goed door. Er zijn verschillende manieren om het zeil op te binden; met een lange lijn of verschillende korte eindjes die je om de giek bindt. Verdeel de spanning op het zeil goed. Het is misschien wat werk, maar ten opzichte van een rolrif (toendertijd nog populair (vert.)) ontzie je het zeil en staat het zeil veel beter.



Spinnakeren

Een spinnakeruitrusting is er als extra toebehoren bij de IF. Het is een mooi en handig zeil, ook voor de pure toerzeiler, dat zowel de snelheid als het zeilplezier aanzienlijk vergroot.

Spinnakerzeilen is niet zo moeilijk, mits je begint met oefenen bij licht weer.

De uitrusting bestaat uit:

- De spinnakerval, die aan een wartelend blok op een beugel bovenin de mast komt (bij latere modellen loopt de val door de mast).
- Twee schoten.
- Twee blokken die zo ver mogelijk achterop komen.
- Een ophouder, die over een blok gaat voorop de mast ter hoogte van de zalingen.
- Een neerhouder, die bij de mastvoet komt.
- Een spinnakerboom en een spinnaker.

Het pakken/vouwen van de spinnaker is belangrijk want die moet niet gedraaid zitten bij het hijsen. Begin met de tophoek, leg die voor je en volg dan het bakboordslijk tot de schoothoek. Leg die aan je linkzijdige. Doe vanaf de tophoek nu hetzelfde met het stuurboordslijk en leg de stuurboordsschootkoek rechts van je. Nu ben je er zeker van dat de spi niet gedraaid is. Prop de spi nu vanuit het midden in de zeilzak en laat de drie hoeken eruit hangen zoals je ze neergelegd had.

Dan de schoten. Die komen vanuit de kuip door de blokken achterop en gaan buitenom de verstaging en een eventuele zeerailing.

Haak de spiboom aan het mastbeslag en fixeer die met behulp de op- en de neerhouder, haaks op de mast aan de loefzijde van de

voorstag. De loefschoot komt door het oog aan het eind van de spiboom.

Zet de zeilzak met spi aan lij op het voordek en sla de schoten en de val aan. Controleer dat de loefschoot door het spiboombeslag en buitenom de voorstag gaat. Is de fok of genua nog gehesen, dan moet de spival vóór dat zeil aan lij lopen.

Hijs de spi met de schoten los, tot helemaal in de top en beleg de val. Wacht nooit tot de spi zich vult.

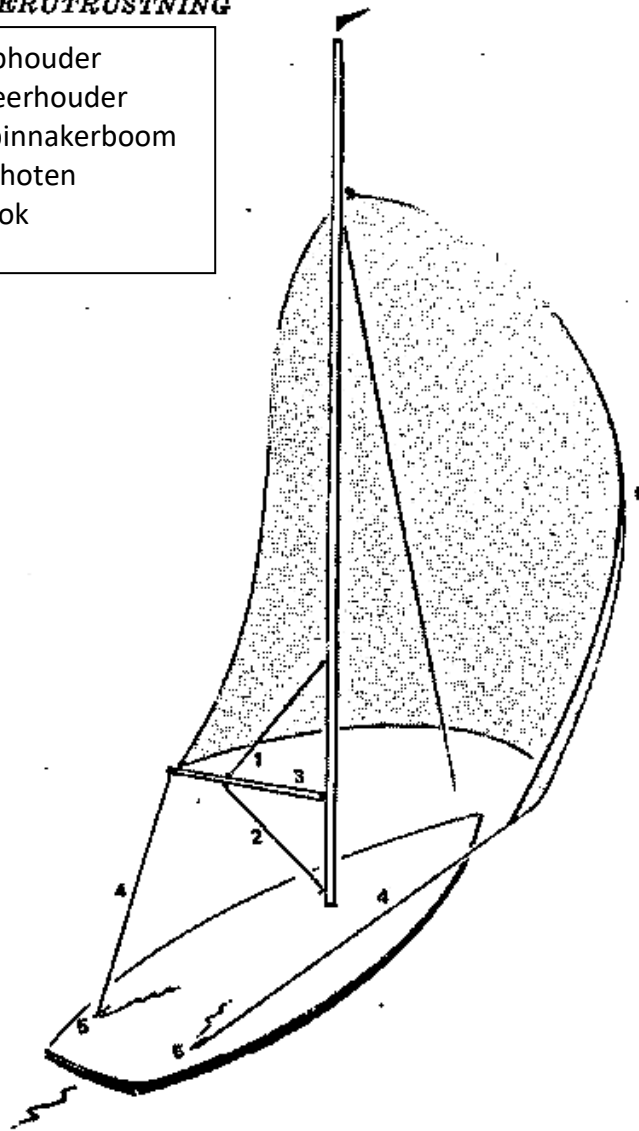
Trek de loefschoot aan tot de schoothoek tegen het spiboombeslag stuit. Trek ook de lijnschoot aan.

De spi werkt optimaal als de spiboom een hoek van 90 graden met de wind maakt. Trek de loefschoot aan tot het loefwaartse lijk kilt. Zet die schoot vast en trim met de lijnschoot door die aan te trekken of te vieren tot het zeil zich naar behoren vult.

Bij het strijken van de spi moet je eerst controleren of de schoten vrij en zonder kinken door de blokken en het spiboombeslag lopen. Maak de spival klaar om te vieren. Vier de loefschoot dan helemaal. Die moet onbelemmerd door het blok kunnen uitlopen en er mag daarom geen stoppersknoop in zitten. Laat de spi uitwaaien aan lij.

SPINNAKERUTRUSTNING

1. ophouder
2. neerhouder
3. spinnakerboom
4. schoten
5. blok



Gelijktijdig neem je aan lij de lijschoothoek en het onderlijk in achter het grootzeil. Heb je dat gedaan, dan kan je de spival beginnen te vieren.

Neem de spi in, in de kuip of direct door het kajuitluik. Maar pas op met open vuur in de nabijheid. Spinnakerdoek is erg brandbaar! Pak het zeil meteen in zodat het uit de weg is en klaar om opnieuw te hijsen.

Wij willen er op wijzen dat er natuurlijk verschillende andere manieren zijn om de spinnaker te hijsen en te strijken,. De hiervoor beschreven manier is een van de gebruikelijkste.

Als je wilt wedstrijdzeilen

Het kan leuk zijn om je eigen zeilvaardigheid te meten met gelijkgestemden in een wedstrijd.

Dank zij zijn populariteit heeft de IF meestal zijn eigen klasse bij de meeste grote zeilwedstrijden. Bovendien is er een eigen actief klasseverbond, IFRA (IF Racing Association) met lokale klasseverenigingen in verschillende landstrekken en landen. In Zweden is er elk jaar o.a. het Zweedse Kampioenschap en sinds 1974 wordt er zelfs elk jaar het Noords Kampioenschap verzeild. Maar Marieholms Bruk houdt zich ook bezig met het bevorderen van het wedstrijdzeilen in het algemeen tussen IF-eigenaren. Dus als je geïnteresseerd bent kan je contact opnemen met je Marieholm dealer, die graag tips zal geven.

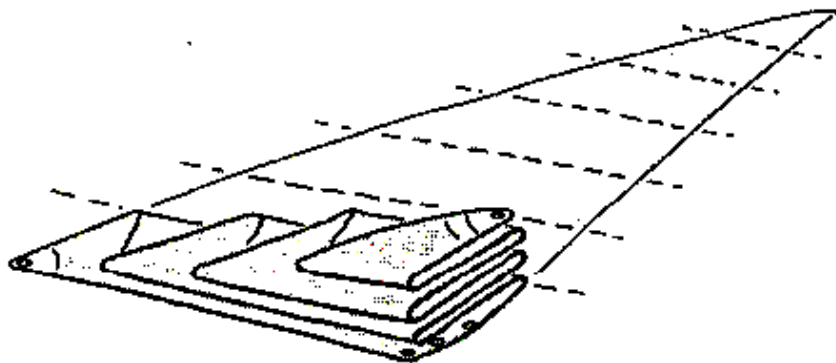


Zeilonderhoud

Wees aardig voor je zeilen! Ze zijn immers de “ motor” van de zeilboot en moeten ook als zodanig verzorgd worden. Goedverzorgde zeilen presteren beter en blijven langer in vorm.

Opdoeken

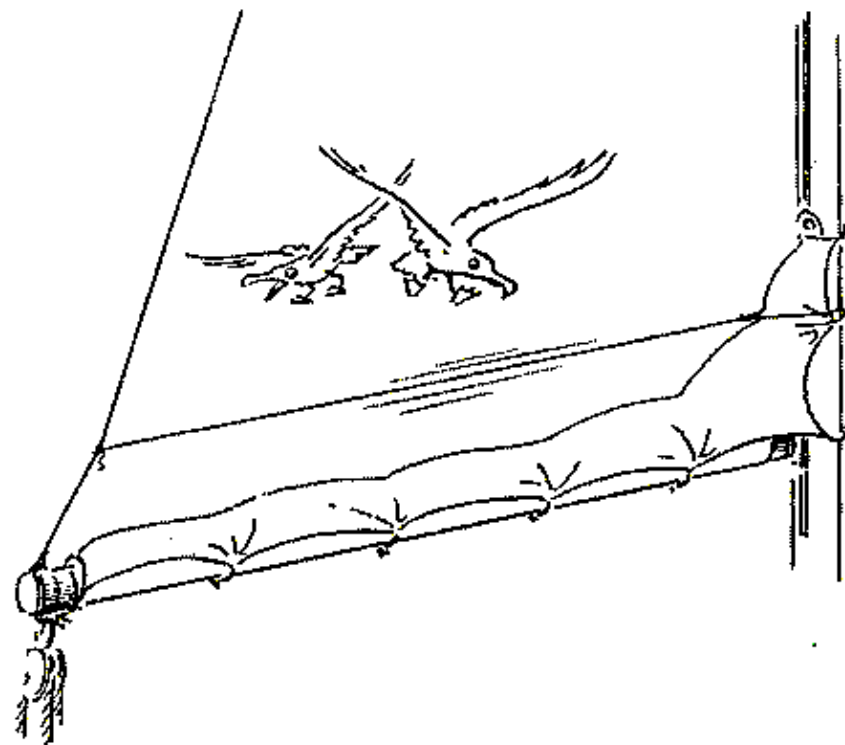
Het grootzeil blijft gewoonlijk op de giek na het zeilen. Door het in zigzag slagen over de giek te vouwen spaar je je zeil het meest. Je kunt het vastbinden met zeilbandjes of met de grootschoot. Weliswaar kan het zeil tegen de zon, maar het garen van het stiksel is er wel gevoelig voor, dus het beste is om het zeil af te dekken met een huik. Die houdt het bovendien schoon. Een tip om meeuwenpoep op de huik tegen te gaan; span een dunne draad tussen mast en kraanlijn een paar decimeter boven de giek. Daarmee voorkom je onwelkom bezoek. De voorzeilen worden in de zeilzak gestopt of luchtig opgevouwen in de voorpiek gelegd. Netjes opgevouwen neemt een zeil de minste ruimte in de zeilzak in en zo vermijd je bovendien kreukels. Spreidt het zeil uit op de steiger en vouw het op in zigzag slagen beginnend met en evenwijdig aan het onderlijk.



Rol het dan op beginnend met het voorlijk. Hetzelfde principe geldt natuurlijk voor het grootzeil als dat moet worden ingepakt.

Moeten de zeilen gedroogd worden dan spaar je ze het meest door ze op de grond of een steiger uit te spreiden. Een gehesen zeil dat klappert in de wind slijt erg snel!

Bewaar de zeilen het liefst droog. Ook al beïnvloeden weervlekken de houdbaarheid van het zeil niet, het kan er onverzorgd uitzien en ze zijn bovendien lastig te verwijderen.



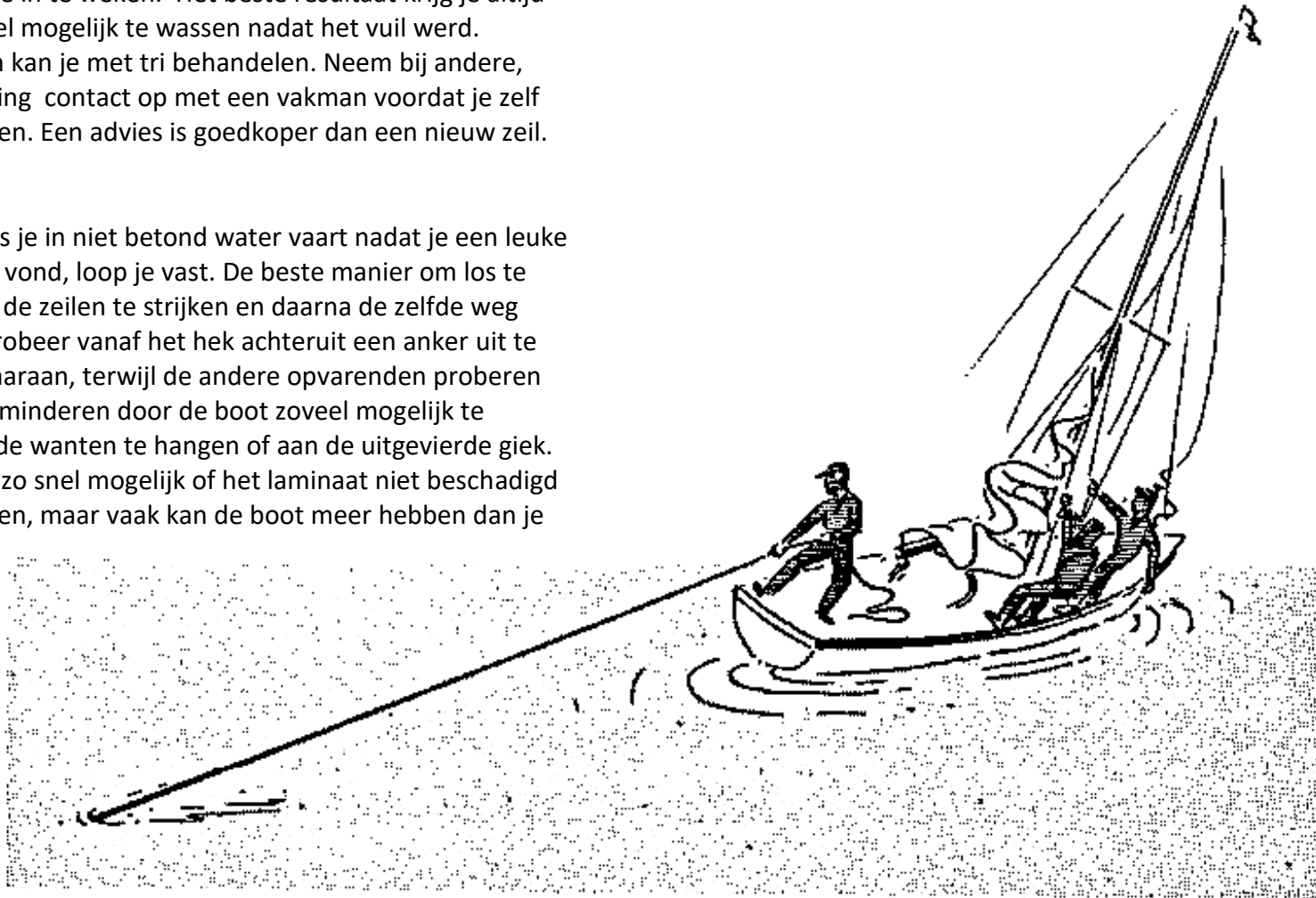
Reiniging

Wil je vuile zeilen wassen, begin dan met water van 35-40 graden en gebruik een borstel en een mild wasmiddel. Hardnekkige vlekken kan je met geconcentreerd wasmiddel voorbehandelen door ze daar een nacht mee in te weken. Het beste resultaat krijg je altijd door het zeil zo snel mogelijk te wassen nadat het vuil werd.

Vet- en olievlekken kan je met tri behandelen. Neem bij andere, zwaardere, vervuiling contact op met een vakman voordat je zelf gaat experimenteren. Een advies is goedkoper dan een nieuw zeil.

Vastlopen

Soms, misschien als je in niet betond water vaart nadat je een leuke plek voor de nacht vond, loop je vast. De beste manier om los te komen is om eerst de zeilen te strijken en daarna de zelfde weg terug te zoeken. Probeer vanaf het hek achteruit een anker uit te brengen en trek daaraan, terwijl de andere opvarenden proberen de diepgang te verminderen door de boot zoveel mogelijk te krengen door aan de wanten te hangen of aan de uitgevierde giek. Controleer daarna zo snel mogelijk of het laminaat niet beschadigd is door het vastlopen, maar vaak kan de boot meer hebben dan je denkt.





IF op de motor

Bij de motorisering komen drie varianten voor: een inbouwmotor en twee verschillende manieren waarop een buitenboordmotor kan worden bevestigd; in een bun of op een steun aan de spiegel.

Verzorging inbouwmotor

Bij elke motor hoort een zeer instructieve handleiding, die beslist gelezen moet worden voordat de motor wordt gebruikt en die alle informatie bevat voor een goed gebruik en de beste manier van onderhoud, om zo problemen in de toekomst te vermijden. Voordat je een zeiltocht gaat maken kan het evenwel verstandig zijn om te zorgen voor een blikje olie voor de motor en de keerkoppeling, een v-snaar voor de dynamo en een impeller voor de koelwaterpomp. Dat kan veel ellende besparen.

Na elke 5-10 bedrijfsuren heeft de schroefasafdichting onderhoud nodig door de vetpomp (1) een halve slag aan te draaien. Is die leeg, vul die dan met waterpompvet dat daarvoor in de handel is. Bij eventuele lekkage; maak de borgmoer van de pakkingdrukker (2) los en draai voorzichtig de moer van de pakkingdrukker (3) aan tot de lekkage stopt. Houdt die moer tegen en draai de borgmoer aan. Nodig zijn twee sleutels of tangen met een bek van 50 mm.

Manoeuvreren

De IF is een relatief zware boot met een flinke massa, die maakt dat de boot traag reageert bij manoeuvres op de motor. Om daarmee vertrouwd te raken is het dus raadzaam om de verschillende manoeuvres in alle rust te oefenen, bij voorbeeld bij een vrijliggende boei.

In de standaarduitvoering draaien motor en schroef tegen de klok in bij vaart vooruit - en dus met de klok mee bij vaart achteruit. (bij de Volvo MD5a is dit omgekeerd. vert.)

Bij gasgeven vooruit vanuit stilstand veroorzaakt het schroefeffect dat het achterschip naar bakboord trekt voordat de boot vaart opneemt. Bij achteruit varen trekt het achterschip eerst naar stuurboord (en dit effect is veel sterker en lastiger onder controle te krijgen omdat het schroefwater niet langs het roer gestuwd wordt, vert.)

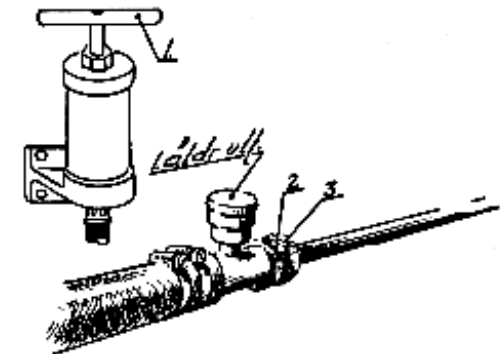
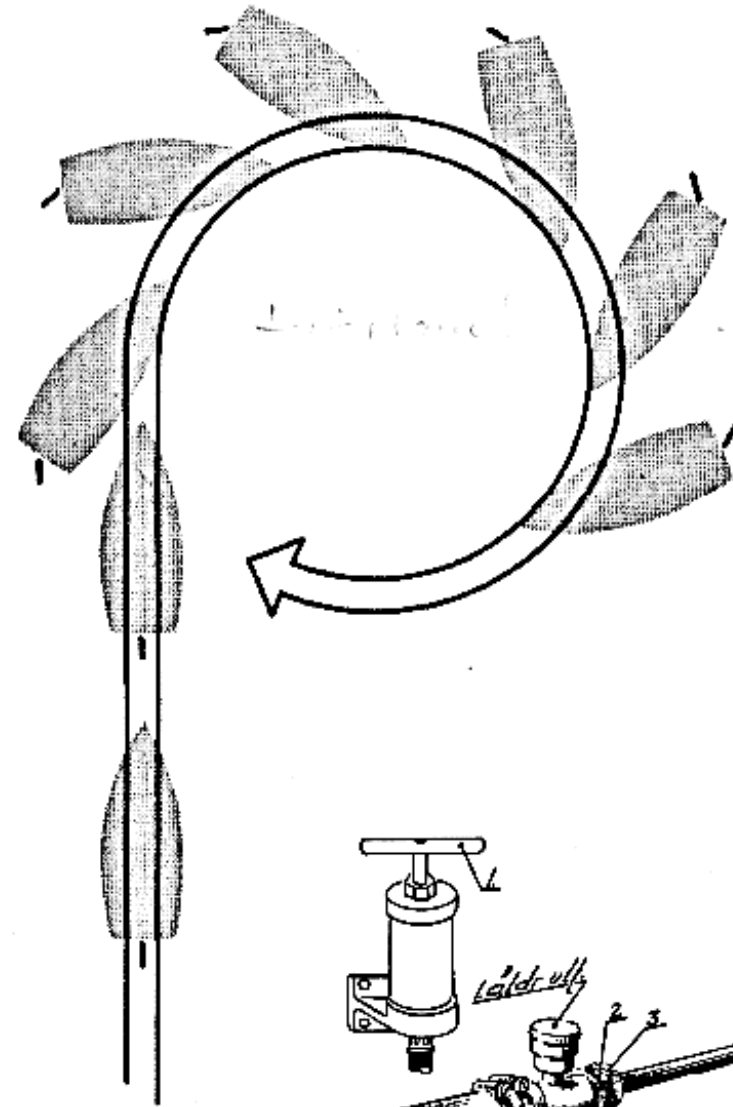
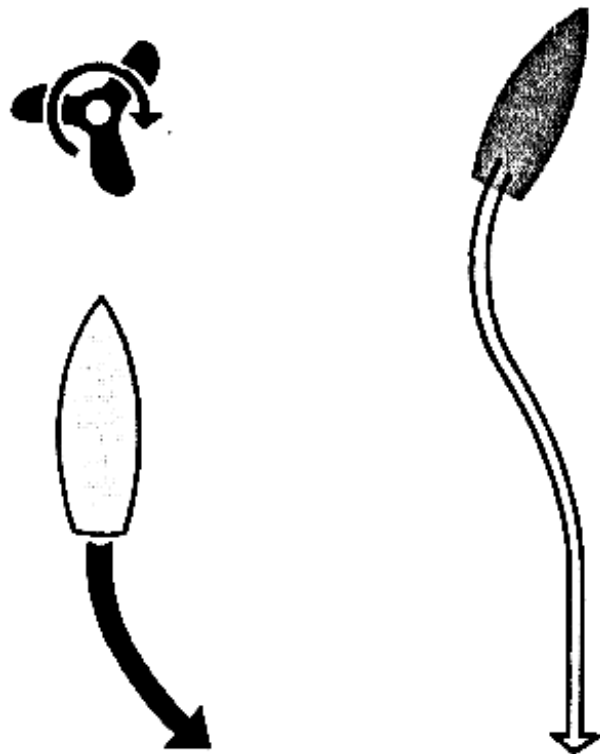
Als je hier ervaring mee hebt opgedaan kan je dit verschijnsel ook in je voordeel gebruiken.

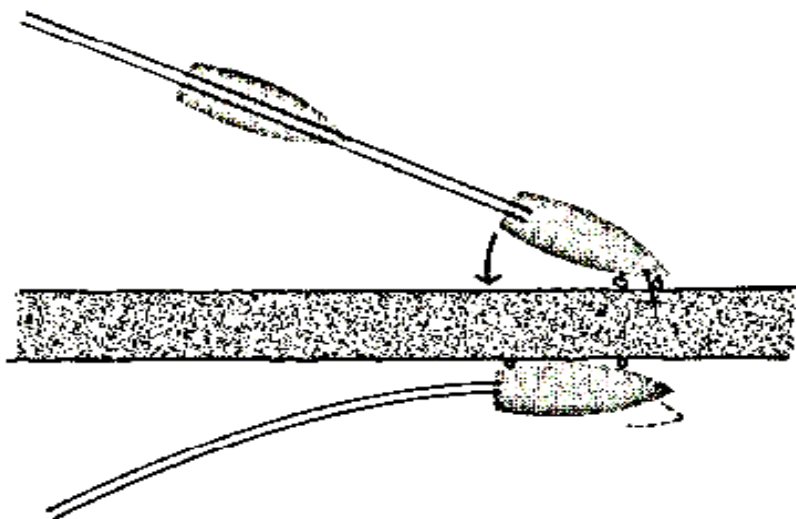
Bij afmeren met de stuurboordzijde tegen een steiger kan je met weinig vaart schuin naar de steiger toe varen en vlak voor het afmeren een klapje achteruit geven. Het schroefeffect trekt het achterschip naar de steiger terwijl de boot nog vooruit gaat. Dankzij het schroefeffect is de draaicirkel vooruit over stuurboord het kleinst en achteruit varend over bakboord.

ⓕ

Denk erom dat de IF flink doorzet. Het is beter om bij het aanleggen met korte klappen vooruit naar de steiger of boei te varen dan op het laatste moment volle kracht achteruit te moeten slaan om te stoppen. Schakel rustig maar stevig en denk erom de motor niet sneller dan stationair te laten lopen in de vrijloop tijdens het schakelen.

Als de situatie te gecompliceerd wordt is het altijd het beste om de motor in zijn vrij te zetten en de boot simpelweg af te houden en de manoeuvre in alle rust te plannen.



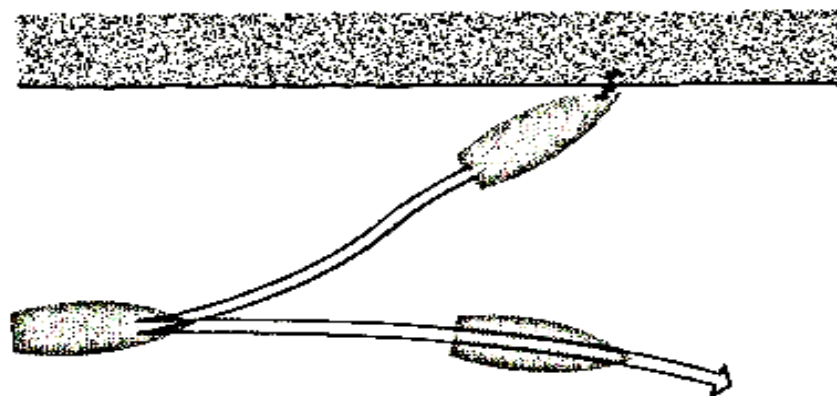


IF met buitenboordmotor

Bij een buitenboordmotor denk je wellicht eerst aan een pure "hulpmotor" voor als je in een windstille verzeild raakt. Maar bij de keuze van het aantal pk's is het goed om eraan te denken dat de motor ook ingezet zou kunnen worden als het te hard waait en je niet wilt zeilen.

Onze ervaring is dat 5 tot 7 pk het best past bij de IF. Denk bij de keuze van de motor om de cylinderinhoud en de keuzemogelijkheid van de soort schroef. Een grotere cylinderinhoud geeft een betere voortstuwingskracht bij lage toeren. De motorhandelaar kan je helpen bij de keuze van de juiste schroef, zodat de motor bij het goede toerental kan werken.

Beide manieren van monteren, aan de spiegel if in de bun, vereisen een langstaartmotor (20 inch).



Een aparte brandstoftank maakt het tanken gemakkelijker als dat verderop de wal moet gebeuren.

Een keerkoppeling vereenvoudigt het manoeuvreren in nauwe havens.

Denk om een paar reserveonderdelen zoals een bougie, een breekpen en een extra startkoord e.d.

Sommige motoren hebben aan de achterzijde gaatjes voor uitlaatgassen bij stationair lopen en koelwater. Bij montage in de bun moeten deze afgedicht worden met tape of kit anders komen er grote hoeveelheden uitlaatgassen in de bun die de motor doen stikken. In bepaalde gevallen kan er een plastic slangetje aangebracht worden dat de uitlaatgassen onder de boot uit leidt. Een neveneffect is dat het stationair toerental iets verhoogd moet worden, omdat de motor anders snel afslaat. Raadpleeg de motorenhandelaar! Denk er ook om niet met gesloten luik te varen als het een luchtgekoelde motor betreft.

Montage

De motorsteun voor de spiegel is opklapbaar. Een voorovergekantelde motor komt daardoor geheel uit het water bij het zeilen. Draai de schroefspindels goed vast en beveilig die met een hangslot door de ogen ervan. Beveilig de motor bovendien nog met een stevige lijn op de dichtstbijzijnde kikker of ander beslag op de romp.

Bij montage in een bun kan de staart van de motor voorzien worden van een rubber kraag, die als extra toebehoren verkrijgbaar is en die verhindert dat onder zeil bij een stevige wind water de boot in gestuwd wordt. Met deze kraag kan de motor permanent in de bun blijven. Bij toerzeilen is de remmende werking verwaarloosbaar. De motor af en toe laten lopen om vocht te verdrijven kan geen kwaad.

Monteer de kraag, plaats de motor in de bun en bevestig de kraag aan de bun met behulp van de spanschroef op dezelfde manier als het rompluikje in de bun bevestigd was. Druk de kraag aan de achterkant omlaag zodat die ongeveer horizontaal ligt.

Varen

De meeste buitenboordmotoren hebben een frictieschroef op het staartstuk die verhindert dat de motor ongewild zwenkt tijdens het varen. Draai die aan, maar niet zoveel dat de motor niet meer gedraaid kan worden bij achteruit varen als een keerkoppeling ontbreekt. In hoofdzaak stuur je met het roer, maar je kunt het manoeuvreervermogen flink verbeteren door gebruik te maken van de mogelijkheid om de motor te zwenken.

Denk om de matige remwerking bij achteruit slaan. Minder dus tijdig vaart als je gaat afmeren en voel wat de boot doet.

Als de motor aan de spiegel gemonteerd is moet je eraan denken dat je niet teveel gas geeft bij een gezwenkte motor. Dat belast de bevestiging zwaar.

Belangrijk:

Bij het zeilen bij veel wind MOETEN het rompluikje of de motorkraag in de motorbun bevestigd zijn. Anders riskeer je de instroom van water in het achteronder.



Afmeren en ankeren

“Vertui altijd voor storm “ luidt een goed oud gezegde. Een onvoldoend vastgelegde boot kan leiden tot kostbare schade aan eigen en andermans schip.

Bij het afmeren aan een boei of steiger moet de voorsteven bij voorkeur liggen in de richting waar de golven vandaan komen. Zo zijn schokken door de golven het minst krachtig. Bovendien is het eenvoudiger om aan boord te komen. Let er wel op dat de diepte toereikend is zodat het roer niet beschadigt.

Een boei moet minstens een halve bootlengte van de steven liggen. Maar een te grote afstand verhoogt het risico dat de boot tegen andere boten aan drijft. Gebruik bij het afmeren aan een steiger twee lijnen en landvastveren om schokken te dempen. Zeker die met een lijn vanaf de steiger tot voorbij de landvastveer.

Bij afmeren aan een boei moet de ketting tussen boei en boeiankersteen minstens drie tot vier meter langer zijn dan de diepte bij hoogwater. Als de ruimte het toelaat kan de lengte van de ketting met nog een paar meter verlengd worden omdat de zwaarte en lengte van de ketting een verend effect geven bij schokken. Voor het vergroten van de veiligheid kunnen de eerste meters ketting vanaf de ankersteen zwaarder uitgevoerd worden.

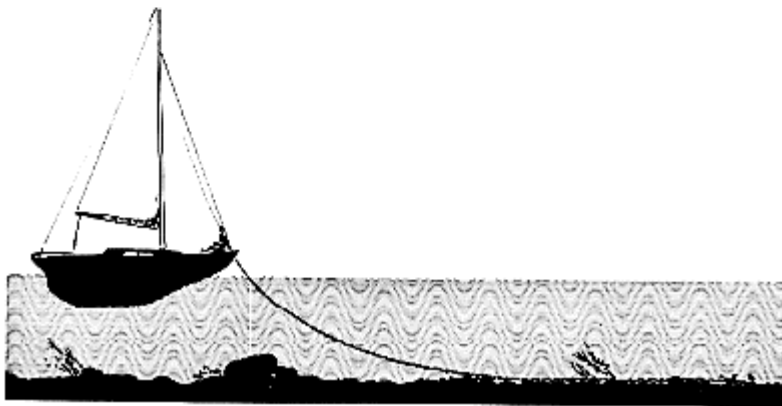
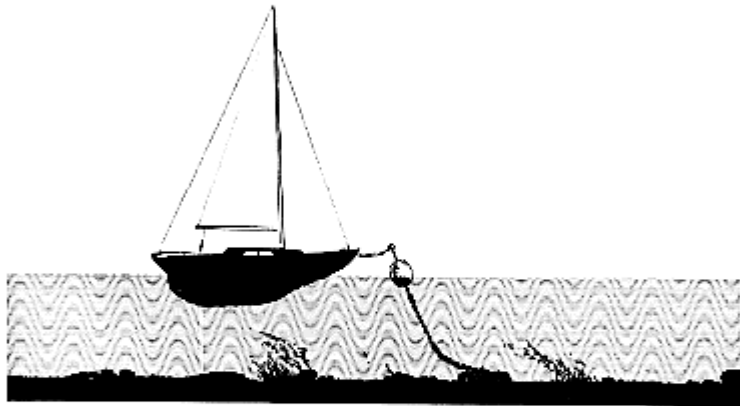
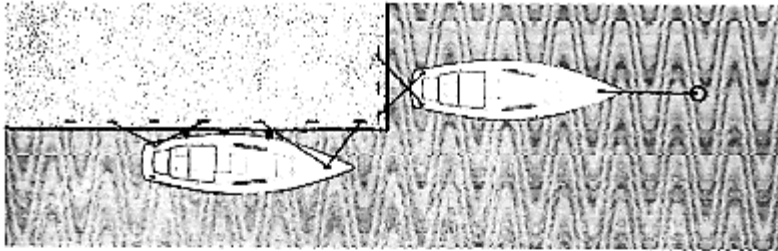
Een ankersteen kan nooit te zwaar zijn, maar voor een IF moet het gewicht in het water minstens 250-300 kg zijn. Denk erom dat het gewicht van cement in het water afneemt met 40% en natuursteen met 30%. Wil je zelf een ankersteen gieten dan kan je ijzerschroot bijmengen. De beste vorm van een ankersteen is plat, met een groot grondoppervlak. Dat vermindert het risico op krabben.

De boei moet zo groot zijn dat hij het gewicht van de ketting goed draagt. Een ijzeren staaf met een oog op de boei vergemakkelijkt het afmeren vanaf het dek. Om krassen in de romp te vermijden die veroorzaakt worden door de boei of de staaf kan je een stuk stugge slang over een van de twee vaste boeilandvasten schuiven. Dat houdt de boei weg van de boot ook als het windstil is.

De IF vereist een anker van minstens 15 kg om veilig te ankeren (voor een “lunchanker” is een dreg van 7,5 kg voldoende) , bij voorkeur met een voorloop van een paar meter ketting om de tros te verzwaren en die makkelijker te bevestigen.

Anker op gaan en voor anker gaan doe je in de wind. Bij het ankeren drijft de boot en beetje af terwijl je de tros uitviert. Probeer of het anker houdt voordat je de hele tros hebt gevierd en peil een merkteken op de wal om te controleren of het anker niet krabt.

Ⓕ



De ankerlijn moet zolang mogelijk zijn- minstens drie maal de diepte- om veilig te ankeren. Ga na of er voldoende ruimte is als de wind mocht draaien tijdens de nacht.

Bij anker op gaan trek je de boot rustig naar het anker toe tot recht erboven. Alles dient in gereedheid te zijn om weg te varen, lopende motor of zeilen gehesen. Trek nu het anker recht omhoog. Vermijd om een anker “op te tillen” dat zich heeft klemgezet, maar probeer het onder een andere hoek.

Landvasten mogen niet minder dan 15 mm in diameter zijn. Ook al zijn dunnere lijnen sterk genoeg, dikker touwwerk hanteert prettiger . Bovendien weerstaat het slijtage langer.

Al het “vaste” touwwerk, aan boeien, steigers en voor gebruik bij het ankeren, moet voorzien zijn van gesplitste ogen met een nylon of metalen kous om schavielen tegen te gaan. Een stukje tuinslang om de landvast waar die door de verhaalkam loopt beschermt eveneens effectief tegen slijtage.

De ketting van de ankerboei moet minimaal 10 mm zijn. Dat geeft een goede treksterkte en levensduur (circa 5 jaar). Maar maak er een gewoonte van de ketting elk jaar te controleren !



Herfst

Natuurlijk kan je het zeilseizoen enige tijd “verlengen” met o.a. een kacheltje aan boord, maar op een gegeven moment moet de boot hoe dan ook de wal op om te overwinteren.

Dat kan het goede moment zijn om de verzekering te controleren; hoe lang blijft die geldig als de boot in het water blijft, wat is de dekking als die op de wal staat, welke uitrusting aan boord is meeverzekerd enz.

Het is het beste om alle uitrusting van boord te halen en droog op te slaan voor de winter. Doe dat als de boot nog in het water ligt. Dat is meestal eenvoudiger en de boot wordt beduidend lichter. Reinig de bilge en eventuele motorruimte met een ontvettingsmiddel.

Merk de wanten en stagen voor demontage en bindt ze met dunne lijntjes langs de mast. Die moet op minstens drie punten gelijkmatig ondersteund worden opgelegd. Vet de wantspanners in. Het onderwaterschip laat zich het makkelijkst schoonmaken direct nadat de boot uit het water komt. Reinig met water en wasmiddel en doe (nat-)schuurwerk aan het onderwaterschip als dat nog nat is. Maak ook de rest van de boot schoon. Op die manier wordt het voorjaarswerk een stuk lichter.

Als de boot een ingebouwde motor heeft, moet die volgens het instructieboekje geconserveerd worden voor de winter. Een buitenboordmotor kan naar de dealer voor de winterservice. Dat is bij een nieuwe motor een vereiste i.v.m. de garantie.

Het is het eenvoudigst om de boot op te bokken zoals de tekening aangeeft. Plaats stukken hout onder de steunen en stutten zodat die in het voorjaar niet in de grond wegzakken.

Er zijn talloze variaties op wat de tekening toont. Denk om een flinke helling en veel ondersteuning van de afdekking zodat die de sneewdruk aankan. Let ook op een goede ventilatie onder de afdekking. Alle luiken en deurtjes kunnen het beste open staan zodat alle hoeken van de boot goed gelucht worden tijdens de winter. Zet ook de zittingen, luiken e.d. rechtop of open.

Het is handig om de zijkanten van de afdekking enigszins open te houden voor ventilatie. En let erop dat de afdekking niet direct tegen de romp aanligt. Daardoor zouden schuurplekken kunnen ontstaan en in combinatie met vocht en sterk zonlicht is plaatselijke verkleuring van de romp mogelijk.

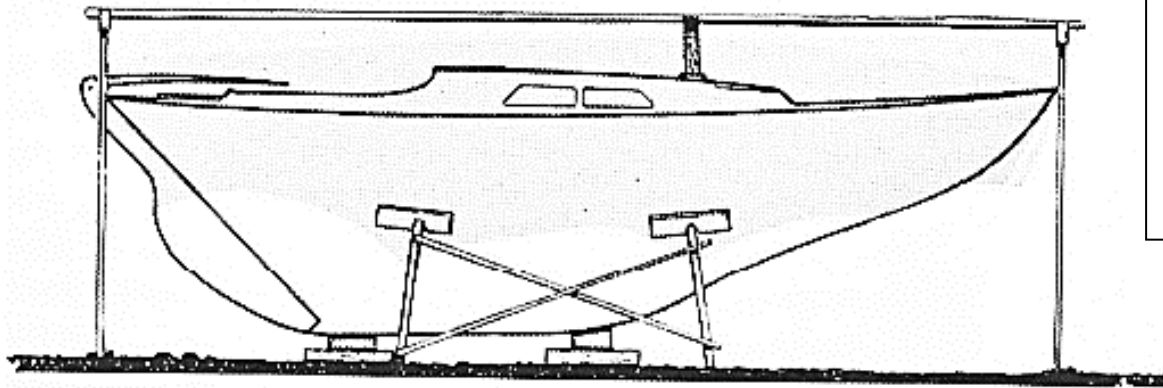
Zoek tijdens de winter af en toe je boot op om de afdekking en de ondersteuning te controleren en de sneeuw weg te schuiven.

Ⓕ

Gebruik het donkere halfjaar om de uitrusting van de boot te inspecteren. Was je niet zo vooruitziend om tijdens het zomerzeilplezier een lijst te maken met alles wat je zo tegen komt, dan heb je nu de tijd om in alle rust na te gaan wat er gedaan moet worden. In de winter is het bovendien beduidend eenvoudiger om vakkundige hulp te krijgen: Dichterbij het zeilseizoen is het druk in de hele zeilbranche en wordt het moeilijk om zaken op tijd voor elkaar te krijgen.

Misschien moet de buiskap gerepareerd worden of geïmpregneerd, de zeilen worden nagekeken of instrumenten gejusteerd. Hoe eerder je dat gaat regelen hoe zekerder je er van kunt zijn dat je problemen zijn verholpen voor de eerste zeiltocht.

Maar veel kan je zelf doen: lijnen die gesplitst of getakeld moeten worden, hoezen die moeten worden gewassen (NB; chemisch reinigen) etc. En als je nieuw beslag wilt aanschaffen, begin daar dan op tijd mee.



Als je meer wilt lezen en leren over het zeilen, navigatie enz, kan o.a. gekozen worden uit deze prima boeken.
(volgt een lijstje van 6 Zweedse boeken naar de stand van 1975, vert.)



Voorjaar.

Geen enkele boot is geheel onderhoudsvrij, zelfs een polyester boot niet. Maar heb je de boot in de herfst al schoongemaakt dan is dat nog maar een minimum aan werk.

Als je dezelfde antifouling blijft gebruiken hoef je het onderwaterschip alleen maar schoon te maken. Komt er iets anders op lees dan eerst de instructies op het verblik. Je moet wellicht schuren. Hou een beetje verf apart voor onder de steunen. Die plekken kan je schilderen als de boot in de takels hangt. Het verbruik is ongeveer 1,5 ltr.

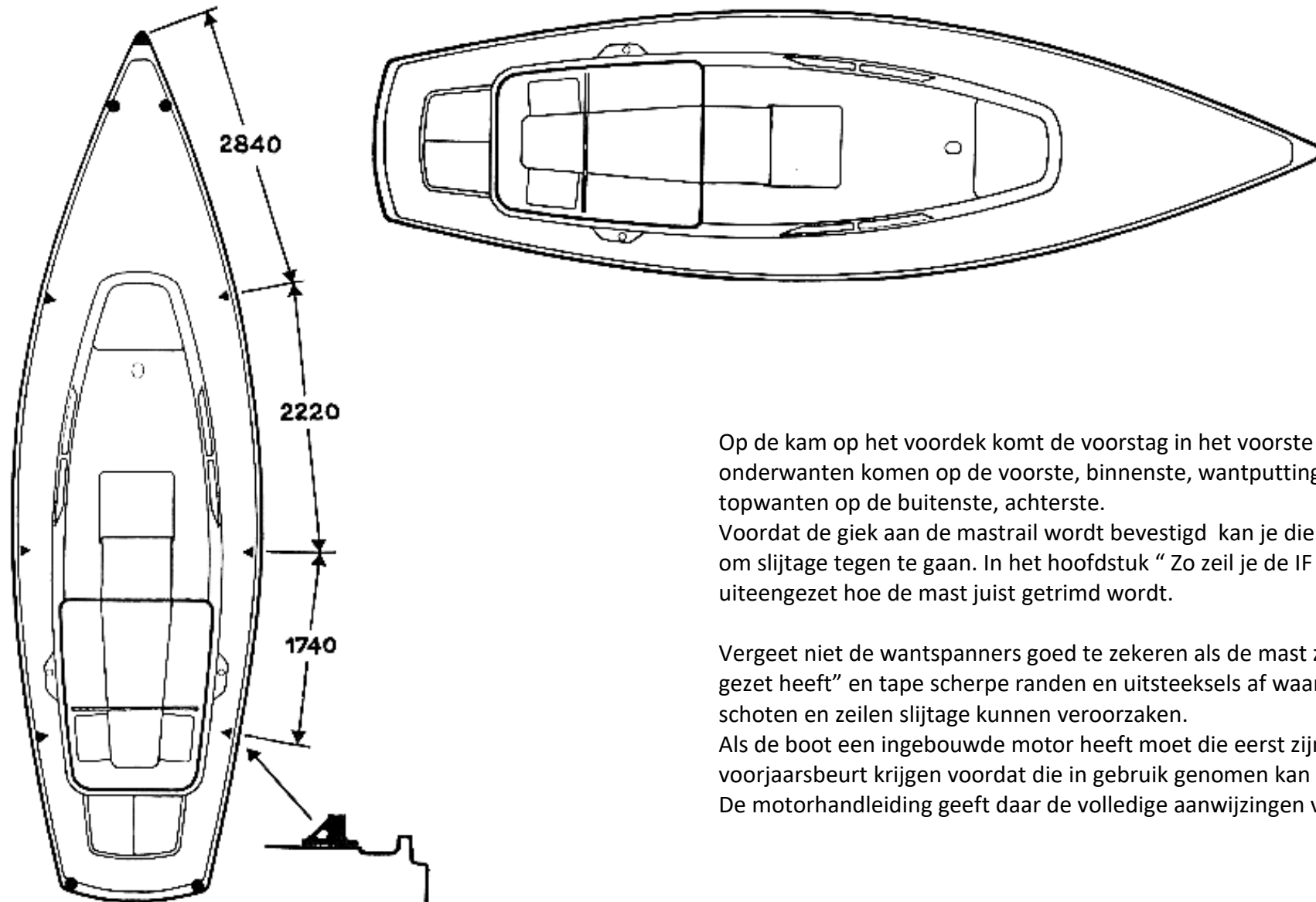
We bevelen sterk aan om romp en opbouw in de was te zetten in het voorjaar. Dat geeft een mooie glans, beschermt, vergemakkelijkt het schoon houden en heeft een positieve invloed op de waarde bij wederverkoop. Ook al is de romp schoongemaakt bij het op de wal zetten, toch zal zich tijdens de winter vuil afgezet hebben. Begin daarom met het wassen van de romp met een gewoon schoonmaakmiddel, spoel daarna af en maak droog. Een rubber raamwischer is hierbij handig. Moeilijke vlekken kan je behandelen met aceton. Ga heel voorzichtig te werk en verschoon de doek veelvuldig, zodat het vuil niet verder ingewreven wordt. Laat de aceton niet langer dan een moment inwerken opdat de kleur niet aangetast wordt.

De volgende stap is polijsten. Er zijn veel verschillende merken polijstmiddel in de handel. Polijstmiddel reinigt het rompoppervlak nog meer. Matte plekken door bijv. slijtage moeten eerst gepolijst worden met rubbing-pasta. Kies een was van een bekend merk.

Voor het zetten van de mast - het liefst met behulp van een kraan nadat de boot te water gelaten is- worden de zalingen en de stagen gemonteerd. Om de zeilen te ontzien dienen de zalinguiteinden afgetapet of op een andere wijze beschermd te worden. Zijn de wantspanners niet gemonteerd maar zitten die er los bij, dan zijn de drie grote wantspanners bestemd voor de voorstag en de topwanten en de twee kleinere voor de onderwanten. Extra uitrusting in de mast - windaanwijzer, kikkers e.d. kunnen eenvoudig met rvs plaatschroeven gemonteerd worden. De masttop is zo dik dat je er gerust een gaatje in kunt boren. Let er wel op niet te lange schroeven te gebruiken zodat de door de mast lopende vallen niet beschadigen.

Bij het zetten van de mast met een kraan gebruik je een strop om de mast onder de zalingen door, binnen de stagen en wanten. Zo glijdt die gemakkelijk omlaag als de mast staat en de haak van de kraan zakt. Iemand moet de hele tijd de voet van de mast omlaag houden en leiden naar de mastvoet op het kajuitdak. Als de mast rechtstandig boven de mastvoet hangt zakt de kraan zachtjes en worden de wanten en stagen bevestigd, met de mast nog steeds in de kraan.

Ⓕ



Op de kam op het voordek komt de voorstag in het voorste gat. De onderwanten komen op de voorste, binnenste, wantputtingen. De topwanten op de buitenste, achterste. Voordat de giek aan de mastrail wordt bevestigd kan je die smeren om slijtage tegen te gaan. In het hoofdstuk " Zo zeil je de IF " is uiteengezet hoe de mast juist getrimd wordt.

Vergeet niet de wantspanners goed te zekeren als de mast zich " gezet heeft" en tape scherpe randen en uitsteeksels af waar die aan schoten en zeilen slijtage kunnen veroorzaken. Als de boot een ingebouwde motor heeft moet die eerst zijn voorjaarsbeurt krijgen voordat die in gebruik genomen kan worden. De motorhandleiding geeft daar de volledige aanwijzingen voor.



Doe het zelf

Het spreekt vanzelf dat veel IF eigenaren de standaarduitrusting aanvullen met persoonlijke verbeteringen en oplossingen. In de meeste gevallen is dat eenvoudig zelf te doen en zo spaar je er ook geld mee.

Gebruik bij de montage van dekbeslag voor zover mogelijk de ingelamineerde versterkingen, zoals de tekening laat zien. Dat geeft een sterke en veilige bevestiging. Gebruik altijd roestvrijstalen, doorgaande, bouten en flinke ringen aan de onderzijde om de krachten te verdelen. En gebruik ook afdichtingskit. Er zijn tegenwoordig veel verschillende afdichtingsmiddelen op de markt, kant en klaar gemengd in handige tubes. Vul het gat ermee en gebruik de kit ook onder het beslag.

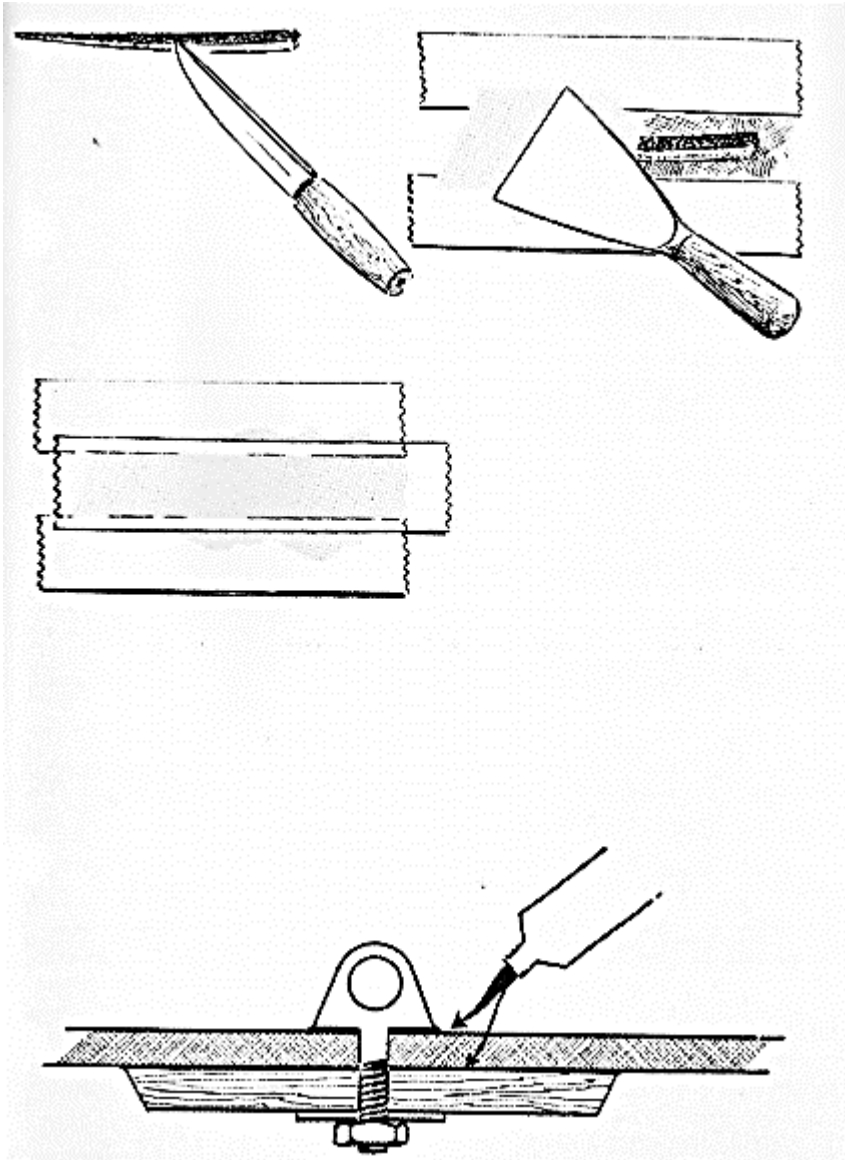
Zeereeling en preekstoel zijn als extra toebehoren verkrijgbaar. Ze worden op dezelfde manier als het andere dekbeslag gemonteerd. De scepterpotten worden gemonteerd met het oog aan de binnenzijde en met een onderlinge afstand zoals in de tekening is aangegeven. Gebruik zuurvast rvs bouten M6 met een zeskantkop. Oogbouten voor de achterste bevestiging van de zeereeling moeten op het achterschip gemonteerd worden in lijn met de scepterpotten. Boor voor deze (8mm)oogbouten gaten van 8,5 mm, een beetje verzonken, en dicht af met kit zoals alle doorvoeringen. Is er geen preekstoel, monteer dan overeenkomstige oogbouten voorop. Hier komen de oogbouten op de voetlijst circa 20 cm achter de verhoging in het voordek, voor de verhaalkammen. Zelfde gatdiameter als de achterste oogbouten en vergeet niet goed te kitten.

Minder belaste kleinigheden kunnen met rvs plaatschroeven gemonteerd worden.

Hou je ook bij de montage van beslag op het kajuitdak aan de ingelamineerde versterkingen. Die dienen tevens als houvast voor de schroeven van de plafondbekleding. Schroeven mogen niet dieper gaan dan maximaal 10 mm .

Krassen en kleine beschadigingen in de gelcoat kan je in de meeste gevallen zelf repareren. Bij je Marieholmdealer kan je en reparatiesetje bestellen. Het voordeel daarvan is dat je er zeker van bent dat je de juiste kleur krijgt. Kleinere krassen kan je gewoonlijk wegpoetsen met rubbing- en polijstpasta. De reparatieset heb je pas nodig bij grotere beschadigingen van de gelcoat. Is er een nog grotere schade ontstaan waarbij het laminaat is beschadigd, neem dan contact op met een vakman.

Ⓕ



Reparaties kunnen het beste in het voorjaar uitgevoerd worden. tijdens de reparatiewerkzaamheden. Zo nodig kan de reparatieplek verwarmd worden met bijvoorbeeld een lamp. De gelcoat heeft warmte nodig om goed uit te harden en een duurzame reparatie te bewerkstelligen.

Eerst moet de beschadiging geschuurd worden met korrel 320 of 400 voor een goede hechting van de gelcoat. Schuur ook een beetje om de beschadiging heen. Meng dan op een stukje glas o.i.d. de gelcoat (kleur) met circa 2% harder en roer goed (zoals een tandarts dat doet). Neem niet meer gelcoat dan je nodig hebt. Als de harder is toegevoegd wordt dat wat er overblijft onbruikbaar na enige tijd. Breng nu met een mes of plamuurmes het mengsel aan. Bestaat het risico dat die gaat vloeien dan kan je gewaxt papier over de reparatie tapen. Op die manier krijg je ook een beter oppervlak van de reparatie om mee verder te werken. Na enige tijd is de gelcoat uitgehard en kan het waspapier verwijderd worden.

De reparatie moet nu nat geschuurd worden met korrel 320 of 400 en daarna met het fijnere 600.

Werk af af met rubbing compound en polijstpasta voor een glad eindresultaat.

Neem in een afgesloten zak een reparatieset mee aan boord tijdens het vaarseizoen, zodat je ontstane beschadigingen meteen kunt repareren.

