

FJEDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubb's medlemstidning • NR 4 2000



Svenska IF-båtförbundets styrelse 2000

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

Fredrik Mattson
Väderkvarnsgatan 45 B
753 26 Uppsala
tel 018-12 51 64

SEKRETERARE

Andreas Dahl
Kilanda-Torp 335, 446 95 Älvängen
tel 0303-74 44 00

KASSÖR

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

SUPPLEANT och REGISTERANSVARIG

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

SUPPLEANT

Tommie Lindahl
Fridhemsg. 13 E, 645 40 Strängnäs
tel 0152-167 65

TEKN. KOMMITTÉN

Göran Ejdeling
Tallboängen 52, 436 44 Askim
Tel 031-28 80 22

LEDAMOT FRÅN BIF

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

LEDAMOT FRÅN OIF

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

LEDAMOT FRÅN SOIF

Sture Carlsson
Oxhagavägen 9, 385 35 Mönsterås
tel 0499-444 51

LEDAMOT FRÅN SSIF

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

LEDAMOT FRÅN VIF

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

REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds
Järnbrottsgatan 34,
426 68 Västra Frölunda
tel 031-41 61 03 (bost),
031-42 82 10 (arb)
E-post:
per.osvalds@goteborg.mail.telia.com

DAMANSVARIG

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

Förbundets postgiro: 55 93 26-4

Kansliadress

Nybrogatan 4, 871 30 Härnösand

IF-förbunden i Norden och Tyskland

DANMARK

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

NORGE

Terje Johannesen
Ogmundsvei 1, N-0488 Oslo
tel 22 71 09 11 (p)

FINLAND

Associerade till OIF

TYSKLAND

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

Omslagsfoto: Per Osvalds.

SYNPUNKTER

Hur skall **Medvind** se ut och
vad skall den innehålla?

Tekniska tips?

Långseglingar?

Allmänt om IF?

Kappseglingsresultat?

Är layouten OK?

Har Du synpunkter så skriv
eller e-posta till redaktören!

Ordföranden

Ja, kära IF-entusiaster det är dags att definitivt lägga säsongen 2000 till handlingarna. Även om vädret varierat beroende av var i landet man befunnit sig så kan vi väl säga att det sammantaget inte varit någon höjdare. Det gick desutom lite tungt för de svenska seglarna i OS. Men nu går vi mot ljusare tider. När denna tidning når Er så har dagarna börjat bli längre igen och det är dags att börja drömma om säsongen 2001. SM seglingarna kommer detta år att gå i vattnen utanför Arkösund med Norrköpings Segelsällskap som arrangör. Förbundet går in i det nya verksamhetsåret med 711 medlemmar och en stabil ekonomi. Allt känns alltså ganska bra för en ordförande.

Även om läget i IF-båtförbundet är gott så finns det dock en del problemområden som ofta sysselsätter mina tankar. Det är rekryteringen av yngre seglare både till jolle- och kölbåtssegling. Det är också de tilltagande problemen med att få fram funktionärer och folk som är beredda sätta sig i styrelser och kommittéer. Tiden är den stora bristvaran. Det här är ju främst klubbarnas problem men vi har ju alla ett ansvar.

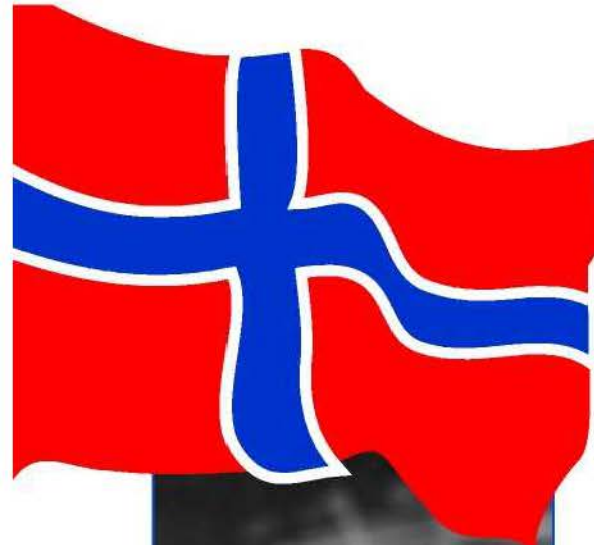
När det gäller rekrytering är det väl främst fråga om att hitta nya former för arrangemangen. Publikvänlighet och aktiviteter för att intressera flera i familjen. Personligen tycker jag också att vi på klubbnivå många gånger är dåliga på att hålla igång vintersäsongen. Ökad satsning på utbildning, seglingsteori, regelkunskap, seglingsledarskap och kanske fysisk träning. IF-gänget i Stockholm kör en pubkväll i månaden, det är inte så dumt det heller.

Ja, det finns mycket att göra och eftersom tid är den trånga sektionen så måste lösning bli att fler hjälps åt.

Till sist vill jag önska Er alla läsare ett Gott Nytt År. Glöm inte bort båten under vintern, gå ner på varvet och dröm Er bort en stund.

Hälsningar, Hans Ögren, Ordf, IF 2223

Formannen	4
Norska Mästerskapen	5
Fres over lensene	6
SSIF	7
Malmö IF-båt Eskader	9
Seglingar i norra Öresund	9
Kappseglingskurs för damer	10
Eskader till Sjötorp	11
Veni Vidi Vici	12
SM 2000 i Sjötorp	14
Till England	16
Änglavakter! Finns dom?	17
Lyftögla i gammal IF-båt	18
Roderhaveri på IF 1094	18
Svenskt IF-SM 2000, resultat	19
Tjörn Runt med IF 118	20
VIF-cupen 2000	20
Midsommarsegling till Hirsholm	21
OIF	22
Båtmässan i Älvsjö	22
SM 2001 Arkösund	22
Tio små IF-båtar	23
Stockholm IF-cup 2000	23
Collberg seglade skjortan av IF-eliten	24
Säkerhetsbesiktning	25
BIF	26
Salutorget	26
Jubileum på hemsidan	28



Formannen HAR ORDET



Takk for en fin seilsesong muligens noe for våt for enkelte av oss, men allikevel begivenhetsrik. IFèn holder stand med god deltakelse både i NM og Færder om noen færre i IF serien i år. Det siste tar vi som naturlig svingning og regner med topp deltakelse neste år.

Når dette skrives er vel de fleste IFør på land, men ikke båten til klubbens sekretær, hun seiler jo hele året og kan ikke begripe at vi andre tar båten opp når høst- og vintersolen gir et snev av varme og fjorden ligger der og venter uten en eneste "cabincruiser" å skue.

Men for mange av oss andre vil aktivitetene rundt IFèn bli med medlemsmøter samt en liten tur ned i havnen for å se til vår kjære båt i ledige stunder.

Medlemsmøtene i vinter tar for seg temaer orientert mot baneseilas og mysterier rundt dette. Først ut blir With Marine - samme kveld som generalforsamlingen - med følgende tema: trimming av rigg og konsekvenser ved forskjel-

lige spenninger av riggen. Kanskje får mange av oss svar på trimmingsspørsmål vi alle har gått og lurt på i lange tider.

Seilreglementet og nye endringer er tema for et annet medlemsmøte nærmere sesongstart.

NORSK IF-BÅTKLUBB 30

ÅR2001 blir et spennende år.

Norsk IF-Båt Klubb runder 30 år og vi ser fram til en begivenhetsrik sesong. Markeringen av jubileet jobber det nåværende styret allerede med og påtroppende vil fortsette dette arbeidet. Færderseilasen og NM er de arrangementer som vil få størst fokus under jubileumssesongen. Klubben er allerede i samarbeid med KNS med tanke på Færderseilasen, for eksempel tidlig og/eller egen start, enda mer informasjon til publikum fra Aker brygge om IFèn og dens styrke og levedyktighet, samt egen markering i Horten. NM er i 2001 bevist lagt til Vestfjorden Seilforening da Vestfjorden er klubben vi har det nærmeste og tetteste samarbeidet med. Mesterskapet blir andre helg i august, en uke senere enn i år, forhåpentligvis vil dette gi enda flere mulighet til deltakelse.

Videre vil et samarbeid med Seilas resultere i artikler om IF-båten og enkelte av IF klubbens medlemmers lange fartstid i klassen. Vi er i den unike situasjon at vi har medlemmer som aktivt har seilt IF nesten siden den ble introdusert i Norge på starten av 1970 tallet. Dette sier en del om båtens

kvaliteter og klubbens aktive miljø i alle disse årene, det står respekt av en slik klubb og dets medlemmer.

Omsetning av IFør var tiltagende på ettersesongen etter det vi kunne observere, mens etterspørselen tidlig på året var langt større enn vi kunne hjelpe til med å formidle. Et lite hjertesukk fra styret, hjelp oss å holde rede på hvor og til hvem båtene selges, det er et faktum at styret enkelte ganger ikke klarer å følge opp hvor båter ender opp etter salg. Det burde i alléfall være i en naturlig del av salget fra våre egne medlemmer at de holder oss orientert. Kanskje ønsker de å kjøpe tilbake sin gamle båt en gang i framtiden, dette er er ikke noen tull vi har faktiske opplevd dette.

Måling av båter er langt på vei gjennomført for de som seiler aktivt, men for enkelte gjenstår måling av rigg. Husk dette før båten rigges igjen til våren. Med alt målt vil måleskjema bli gyldig så lenge man eier båten om ikke det gjøres endringer som krever ny måling. Med gyldig målebrev vil deltakelse i regatta bli enklere å organisere for den enkelte, uten at det kan ende opp i kjedelige episoder av formell karakter.

Jeg ønsker alle medlemmer velkommen til IF klubbens arrangementer utover vinteren, hyggelige møter med vår felles interesse i fokus. Dette vil forhåpentligvis motivere til stor og aktiv deltakelse kommende jubileumssesong.

Terje NOR-30



Norska Mästerskapen 2000



Det stilte 25 forventningsfulle rormenn med mannskap til start på fredag ettermiddag. Forholdene var ideelle med frisk ettermiddagsbris. Det ble litt action fra første seilas. For det første hadde våre svenske venner og rormenn over mange tidligere åpne NM funnet ut at Mikael Henrikson og Anders Ewert skulle seile sammen i år. Det har de gjort før, nemlig i 1989 og da vant de. Med denne kombinasjon fikk vi se hvordan man skal slå ut konkurrenter raskt og effektivt. Noen så det som en slags oppvisning. Med sin overlegne første plass første seilas så det ikke lovende ut, ble det svensk "NM-mester" i år? Bedre ble det ikke når Pål B. og Christian B. ble så opptatt av hverandre på 2. og 3. plass ved kryssmerket ved 2. krysslegg at de glemte å runde utlagt spredemerke. Det endte med disk. på disse plasssiffre. Robert B. fra VS overtok 2. plassen.

Neste seilas ble en gjentakelse av første seilas, bortsett fra at team Berg fikk tellende 2. plass. Vinden stod fortsatt godt og våre svært erfarne og effektive regattaledere Jan Juliussen og Erik Lia hadde bestemt seg for å gjennomføre 3 seilaser på fredag. Ikke

dårlig gjennomføringsevne når første start gikk kl. 17.00. Vinden var god nok og kveldsmørke var ingen trussel. Det gjestod kun en hake, her skulle rormenn og mannskap bli passe slitne (de fleste hadde fra før full arbeidsdag). Ved siste start hadde flere deltagere

funnet ut av våre svenske venner hadde fått for enkel match ved fri seilas på le merke. Andre kom nå minst like bra ut ved start. Det henviste brått S-2377 til 4. plass. VS-båten "Mon-tanus" tok 1. og kampviljen var definitivt og rettet seg igjen mot pallen. Andre erfarne og taktiske VS-seilere hadde også begynt å bruse med "fjora". Trond Aasland fikk en 2. plass og Terje Johannesen med Anne tok en 4. plass.

Lørdag ble det svake og skiftende vinder. Dette ga litt endrede rekkefølger på resultatlisten. Riktignok gir dette gode muligheter for ringrevene. Kristian Hansen, med sin uslitelige seilerglede og vinnerlyst slår da til med godt følge av Terje J. med en 1. og 2. plass. To seilaser var det man fikk til den dagen. Godt at man hadde tatt tre seilaser på fredag likevel. Foran søndagen stod helt åpent på pallen mellom Mikael/Anders, Kristian Hansen og Berg-team. Vinden var god. Første seilas ga ingen avklaring mot fastsetting av resultat. Kristian seilte overbevisende og vant. Imponerende innsats av

klassens veteran, som snart runder 80 år. Skulle han bli NM-mester også i år, noe han har vært 7 ganger tidligere, første gang i 1978. Samtlige aktive er mer enn imponert.

Imidlertid utvikler 2. Seilas på søndag dit at S-2377 og team Berg (Karianne, Per og Pål) fortsatt er med i toppen og følger hverandre poengmessig med ett poengs differanse. Man stod likt foran siste seilas. Dette ble matchseiling siste seilas, dog med et felles øye Kristian som ikke måtte komme mer enn fire plasser foran. Mer spennende sluttspurt kan det ikke skapes. Hva skjer?. Båtene følger hverandre selvsagt, etter at team Berg hadde "vunnet" starten. Plassiffere ble 9, 11 og 10, Kristian på en plass i mellom. Vestfjord-båten vant med knappest mulig margin, 1 poeng foran hardt kjempende Mikael og Anders. Tettere kan det ikke bli. Den beste prestasjonen alt tatt i betraktning stod Kristian Hansen for med sitt aldersmessig handicap med å bli nr. 3 etter gjennomføring av 8 seilaser og de beste serieresultatene på søndag når det blåste mye.

Det ble også observert mye seilerglede på alle nivåer. Med 25 båter har alle noen å konkurrere med til enhver tid. Arrangementet ble også i år gjennomført på en fremragende måte også med den samme sosiale profil med fest på land på lørdagskvelden. Det skal vites det står mange frivillige bak et slikt arrangement som alle bruker av "kostbar" fritid. En ekstra takk til arrangørene fra de aktive.

Seilerhilsen, Team Berg



Fres over lensene

Nå som vi seiler pølsebaner i vre Kjære IF'er så ser vi at flere og flere seilaser blir avgjort på lense-
ne. Med andre ord, – lensen er blitt en viktigere legg en tidligere. Dette fører til at de som er dyktige på lens vinner mer og at de som er dårlige taper enda mer. Det som forbauser en litt, er at de som seiler drlig p lens ser ut som om de har tatt siesta, mens de som er gode er temmelig aktive i båten. Videre er det uvanlig at de som seiler dårlig på lens spør de gode om hva de gjør for å gå fort. Stadig hører en at “det er noe spesielt med den båten”, – eller “den har alltid gått fort på lens”. Dette er rent tøv, I alle fall i en streng entype-klasse som IF. Sannheten er at de som seiler fort på lens i utgangspunktet har en innstilling hvor de fighter hele veien fra start til mål. Uansett legg. Og denne fighting spiriten fører til tilstrekkelig rvkenhet til at de ser hva de beste gjør eller tilstrekkelig entusiasme til å sette seg ned med dem og be om tips og råd.

Rart dette med forskjellen på leggene. Det er liksom kryss som er selve krem-disiplinen. Det er

der ørnene finner sin plass på rang-ordenen. Men lens? Nei, – lens er transport og går noen fort, – så er det flaks! Det virker nesten som om de som lærte oss å seile ikke liktelensen. Så ble vi litt snån vi og.

Å rå – konsentrere seg på kryssen for å slappe helt av på lensen er direkte ulogisk. Fordi, – det er lettere å seile seg opp på lens enn på kryss. Derfor må en slik innstilling være et resultat av at målsettingen som er feill Seiler vi regatta så burde vel målsettingen være å få best mulig plassering. Den kan da umulig g ut p være klassens flinkeste i bare noen f av disiplinene: start, kryss, merkerunding etc. Dette er bare delmål. Dog, – svært viktige delmål.

Og så lur du på hvor alle luretriksene blir av? Skal du virkelig lese alt dette ute å bli tak-tisk klok i båten? Ja, – hvorfor ikke? Det er jo mye viktigere å legge opp en strategi for hvordan duselv skal bli god enn å lese korte vidunder-oppskrifter som er for stupide til at noen kan nyttiggjære seg dem. Måten å bli god

på er ved lese <spør om referanser>, spørre noen som er gode (de vil bli henrykt over å bli spurt) og ved å reflektere/analysere (studere tekst oandres erfaringer og trekke egne erfaringer). Bruk-hodet-selv-metoden gjelder ogs her. Den er universell. Eneste måten å lære noe som helst på.

En liten men viktig ting rekker vi likevel her: De fleste båtene har en vaker eller en Windex i mastetoppen. Andre båtens vaker er en uhyre viktig indikator for å finne ut hvordan du skal plassere deg i forhold til dem.

Prinsippet her er at hvis to båter går like fort og seiler noenlunde parallelt, så vil den førstbåten være fri (dvs. ikke dekket) om lobtens vaker peker aktenom hekken på din båt (som ligger først). Dette er enkel vektorbetraktning. Bare godta den og gå videre.

Klarer du å følge med på dette så har du en del fine våpen. Det første er at du ikke lenger lar deg lure opp på en rask luffing fra båten bak (de gangene det ikke kommer ny vind). Tvert i mot så ligger du frektmed hans vaker pekende rett bak hekken din og da klarer du å trekke ham ned mot merker i stedet for å bli tatt med på tur som begge taper på.

Det andre er at du kan jibbe fra udekket til udekket posisjon med en konkurrent rett bak. Du bare sørger for at vakeren hans peker rett i ryggen på deg (rormann) rett før du jibber. Slibber du i et ubevoktet øyeblikk og vips har du ham i samme posisjon, men på de andre halsene.

Faren med å gi for mye oppmerksomhet til de som ligger nærmest er at du kan bli uoppmerksom med hensyn til om det kommer ny vind. Gjør det det, – så er regelen at du skal søke den nye vinden. Ellers så finnes det huskereglene for banevalg nedover mht. strøm basert på strømkunnskap fra kryssen. Hvordan få innside ved merket og massevis av detaljer. Men det kan vi vel ta på brygga i sommer.

Christian
NOR-15



ÅRETS SOMMAR

kom bort sig snabbt efter en fin vår. Under första regattan i mitten av maj seglades det i strålande försommarsväder. Under den andra, två veckor senare seglades det i sommarens första kuling. Den riktiga värmen kom först under augusti och september. Sedan dess har värmen hållit i sig ganska hyfsat, men till ingen nytta, då seglingssäsongen är slut och mörkret faller allt tidigare på kvällarna.

Sjollen Race och Lagunen Cup 27-28 maj

Årets upplaga ingick i Öresundsmästerskapet, och då förväntades ett antal danska besättningar att ställa upp. Denna gång blev det fler danska än svenska. Hela åtta danska besättningar var anmälda mot fem svenska. På grund av kulingvarning kom endast sex danska och fyra svenska båtar till start. Första dagen, i Sjollen Race, trängdes IF-båtarna med flera andra klasser och båttyper. Det blev en ytterst jämn kamp mellan tre danska besättningar, alla på samma poäng. DEN-135 "Lotus" segrade genom spik i sista seglingen före DEN-228. Andra dagen var det dags för bansegling med endast IF-båtar och Nordiska Folkbåtar. Även nu blev det danskt på förstaplatsen, med den danska dominansen var inte riktigt lika stor. Liksom dagen innan vann besättningen i "Lotus", men besättningen i SWE-829 "Ingela" lyckades med minsta möjliga marginal ta andraplatsen.

Hempel Cup 3-4 juni

Årets segling ingick inte i Öresundsmästerskapet, så både

det danska och svenska deltagandet var magert i förhållande till förra året. Endast två svenska båtar hade hittat till Sundby, de två Limhamnsbåtarna SWE-13 "Cavatina" och SWE-829 "Ingela". Regattan karaktäriserades av lätta vindar. Första dagen seglade besättningen på "Ingela" bäst av alla IF-båtar och fick för denna prestation nio flaskor rödvin i belöning. Andra dagen blev en jämn kamp mellan DEN-263, DEN-69, och "Ingela", som alla slutade på samma poäng. DEN-263 "Zita Junior" tog hem andradagens nio flaskor före DEN-69 "Admiralinden".

Själland Runt 16-18 juni

13 IF-båtar startade i andra start tillsammans med en stor mängd andra båtar av varierande storlek. Ensam svensk IF-båt var SWE 1164 "Lina" med besättningen Östman/Anfjord/Nörler/Janiec. Siktet var inställt på att förbättra förra årets andraplacing. Efter knappt 44 timmars segling i allt ifrån stiltje till hård vind bröt man som första IF-båt mållinjen i Helsingör, cirka fem minuter före tvåan, och blev segrare i IF-klassen år 2000.

Danska Mästerskapet 6-8 juli

Danska mästerskapet seglades i norra Køge Bukt söder om Köpenhamn. Arrangör var Hvidovre Sejlklubb "Suset", som genomförde ett alltigenom fint arrangemang, där 28 båtar deltog. Det sydsvenska inslaget utgjordes av 3 IF-besättningar från Malmö. Slutsegern togs till slut av besättningen i DEN-135, Skytte/Kettelsen/Sörensen från Helsingör, som infriade sitt favoritskap. Tvåa kom DEN-266, Jessen/Andersen/Thejls och trea DEN-263, Klepsch/Andersen/Aabin. De svenska deltagarna i SWE-13, SWE-1506, SWE-829 och SWE-2592 belade i ordning placeringarna 5, 7, 8 och 20.

Skåne Distriktsmästerskap 19-20 augusti

Lomma segelsällskap var arrangör. Tre klasser seglade, Nordisk Folkbåt, IF-båt och Express. IF-båtarna var klart flest, hela 17 stycken, tack vare god hjälp av hela 10 danska IF-besättningar. Efter första dagens seglingar ledde SWE-829 "Ingela" hela regattan, mycket knappt före DEN-69 "Admiralinden". Klubben ställde hus och faciliteter till de tävlandes förfogande. I det fina sommarvädret grillades det till fram på sena kvällen. Andra dagen spikade "Admiralinden" första seglingen, vilket räckte till en suverän seger. Placeringarna nedanför var mer jämna med 6 besättningar inom 3 poäng. Ytterligare 3 danska besättningar kom före "Ingela", som med sin femteplats blev bästa svenska besättning och DM-mästare. Med en sjundeplats i regattan tog SWE-1870 "Infini" DM-silvret och med placeringen därefter knep SWE-1735 "Non Stop" DM-bronset.



Öresundsmästerskapet 2000

Årets sammanräkning var från regattorna Sjollen/Lagunen Cup, Skåne-Distriktsmästerskapsregattan och Frem's Hovedkapsejlad. Före den sista delseglingen låg tre svenska båtar i täten, men ändå blev besättningen i DEN-69 "Admiralinden" till slut suveräna segrare. Dessutom, genom att seriens regler gällande avdrag är gynnsamma, kunde ytterligare två danska besättningar i DEN-276 "Joker" och DEN-135 "Lotus" komma före i sammandraget, trots att de uteblivit i vardera en regatta.

Vinteraktiviteter

Inga aktiviteter har ännu planerats men eftersom det kommer nya kappseglingsregler år 2001, finns det nog anledning att sätta sig in i dessa för att inte hamna i "klammeri" med protestkommittén. Och speciellt för nya IF-båtagare, finns lösa planer på att

hålla en serie träffar, för att gå igenom IF-båtens rigg- och däcksutrustning, och vad den har för funktion.

Nästa års regattor

År 2001 ska endast en av Öresundsmästerskapets tre delseglingar gå på den svenska sidan. Preliminärt blir detta DM-regattan någon gång mitten/slutet av augusti. Om vi kan komma överens med de andra entypsklasserna, framför allt Express-klassen, kommer vi att sträva efter att hitta en arrangör i norra Sundet. Danska Mästerskapet kommer att seglas i början av juli och utgå från Kragenaes i södra Smålandsfarvattnet.

Marek Janiec

MALMÖ IF-båt Eskader

Eskadern består av ett trettiotal IF-båtar som ligger i de olika småbåtshamnarna kring Malmö. Vi jobbar med arrangörer och klubbar för att få egen klass och egna starter i de lokala regattorna. Vi har även en egen hemsida på Internet: www.ifboat.com/ssif/malmo/ Både i Limhamn och Lomma arrangeras det kvällskappseglingar och på bägge ställena seglar IF-båtarna i egen klass.

Onsdagsseglingar i Limhamn

Åtta båtar deltog varav hela sju stycken i sex av de tolv seglingarna ingående i serien. Den sista delseglingen var avgörande mellan de två ledande båtarna. "Björnligan" i SWE-1735 "Non Stop" fick sitt idealväder, kuling från nordost, och blev bästa Limhamns-IF med 7 segrar, följd av SWE-829 "Ingela" med 5 segrar.

Pokalseglingen i Lomma 13-14 maj

Seglingen samlade sju IF-båtar varav två från Lomma. Trots att det var tidigt på året var vädret varmt med strålende solsken och lagom vind. Besättningen i SWE-2592 "Sjö Kan" hade uppenbarligen haft den bästa värmeringen och spikade den första dagens tre delseglingar. Det räckte för att vinna knappt totalt, före SWE-13 "Cavatina" och SWE-829 "Ingela", trots att man släppte flera båtar före sig under andra regattadagen.

Limhamnsexpressen 23 september

Limhamns Segelsälls samlade hösttävling samlade tre klasser, IF, Express och H-båt. Banan var den traditionsenliga, en dryg distansminuts kryssben med start och mål på mitten, mellan vars märken man även skulle passera under samtliga banben. Vinden var en måttlig till frisk byig östlig frånlandsvind, vilket gjorde att man måste välja rätt bland de talrika och stora vindvriden. IF-båtarna seglade två hela varv och de andra tre, allt för att väntetiden mellan delseglingarna skulle minimeras. Bästa höstform visade besättningen i SWE-13 "Cavatina", som vann alla tre delseglingarna före besättningarna i SWE-829 "Ingela" och SWE-1735 "Non Stop".

ÖLRACET

– "Först till Dragör att köpa en Hof"

– 7 oktober

Traditionsenligt avslutades säsongen i Dragör, både för att det alltid är trevligt där och att det vid den här tiden på året finns ett behov att fylla på vinterförråden. Fyra IF-båtar ställde upp i plogtävlingen, som inleddes med ärtsoppa och punsch på LiSS altan och efterföljande Le Mans-start till de färdigriggade båtarna. Strömmen satte kraftigt söderut och vinden skralnade under seglingens gång. De inte alltför rutinerade seglarna i SWE-1895 gjorde det absolut bästa vägvalet i strömlä av den nybyggda Pepparholmen och klarade trots orutin och gamla segel av, att som första och enda båt segla in i dansk hamn för vidarevandring till krogen och det obligatoriska ölköpet. De andra togs av strömmen och man fick finna sig i nesan att använda motorn för att över huvud taget få smaka på den danska ölen.

eskaderchefen Marek i SWE 829 "Ingela" från Lagunen

Tävlingsåret 2000 för IF-seglarna i Norra Öresund visar på en minskning i kvantitet men att vi fortfarande står oss kvalitetsmässigt. Inga båtar deltog i Svenska eller Danska Mästerskap, och deltagandet i Öresundsmästerskapet har varit klen.

Seglingar i **NORRA ÖRESUND**

Bland framgångarna finns Bengt Friberg m fl i SWE-180 Boleros första placering i anrika distansseglingen Kullaseglingen. Efter 13 timmars segling blev det seger med en hel timmes marginal till tvåan. Bolero var mindre än en minut från att få målskott för första båt i mål, trots att IF-båten var den långsammaste i sin klass.

I RHSS veckoseglingar blev det som vanligt vinst för Lennart Andersson i SWE-1691 Indigo. Lennart tog liksom tidigare år hem även LYS-totalvinsten. Ordningsföljden bland IF-båtarna blev därefter: 2:a Johan Winberg i SWE-1870 InFinit, 3:a Lars-Erik Persson och Cecilia Sjöstedt i SWE-1871 Libell, Bengt Friberg i SWE-180 Bolero, Göran Persson i SWE-991 Papapapa, Tony Borg i SWE-2843 Disa, Roland Strand i SWE-1899 Prozac. Indigo vann även banseglingen ABC Cup med Bolero på tredje plats.

InFinit deltog i Distriktsmästerskapen i Lomma och lyckades komma hem till Råå med en silvermedalj. Det fanns dock flera danska båtar före i resultatet. InFinit tog för andra gången hem RHSS mästerskap i ensamkappsegling och Bolero blev tvåa.

Årets Ven Runt blev en stor succé med nästan 100 deltagande båtar, varav 7 IF-båtar som enda entypsklass. De båda gula systerbåtarna InFinit och Libell hade en lång duell, men till slut smet InFinit iväg till en seger före Indigo, Libell, Bolero, SWE-58 Bettan med Peter Wulff, SWE-2059 Olifvia med Gert Damsby och slutligen Disa.

Johan Winberg, SWE-1870

Den 20-21 maj 2000 arrangerades en kappseglingskurs för damer i Råå hamn genom SSIF:s försorg. Tanken var att det skulle vara en fortsättning på kursen som hölls för två år sedan i Limhamn. Våra instruktörer från 1998, E-jolle tjejerna Hanna Rydlöv och Mia Malmros, kunde tyvärr inte ställa upp i år då deras schema var fullspäckat med tävlingar och träning hela våren.

KAPPSEGLINGSKURS FÖR DAMER

Det innebar ett digert arbete med att få tag i nya kvinnliga instruktörer. Jag letade med ljus och lykta, och hamnade både i Göteborg, Stockholm och Karlskrona. Att plocka instruktörer från Stockholm tyckte jag inte budgeten höll för och tjejerna på hemmaplan hade tentaperiod så vad gör man? Jag tog kontakt med jolleklubben på Råå där jag blev tipsad om två duktiga killar som visade sig vilja ställa upp. Peter Backe och Anders Bengtsson, vana kappseglare (Optimist-jolle, E-jolle, 49: er). Jag skrev långa mail till dem med instruktioner om hur tjejer fungerar, hur vi hade tänkt upplägget på kursen och så vidare. Men detta hade nog inte behövts – de var väldigt mjuka, lyhörda, trevliga och framför allt kunniga.

Fika först

DAG 1 började med presentation och fika. Vi var nio tjejer med väldigt blandade förkunskaper. Peter och Anders hade en kort genomgång av hur de lagt upp kursen och det var i stort sett bara en punkt – Ut och testa, gör eventuella misstag på sjön! En viss nervositet spred sig i gruppen, -Inte skall vi väl ut med en gång, -Måste man inte kunna allt teoretiskt först, -Hur skall det gå, men, ut skulle vi. Vi delade upp oss på

tre IF-båtar som medlemmar lånat ut, 1870, 1871 och 3372.

Under förmiddagen tränade vi mest på att hitta rätt i båten och att få fart på den. Killarna turades om att komma ombord för att ge oss tips och råd om det mesta till exempel skotning, uthal, stängt respektive öppet segel med mera, och visst är det mycket lättare att lära sig på plats! Vi hade fint väder med cirka 6 m/s och sol. Efter ett par timmar fick de tvinga oss in i hamnen igen för att bunkra energi. Kalles Restaurang i hamnen låg nära till hands.

Använd hela sundet

Eftermiddagspasset innebar spinnakersegling! Med förfäran i blick tyckte de flesta att detta var något oövervinnligt. Efter en kort teoretisk genomgång av momenten, hissa, gippa, nedtagning, bar det ut igen. De tre båtarna befann sig i "hela" Öresund! Upp, gippa, gippa, ner. Upp, gippa, gippa, ner... Alla fick hjälp i tur ordning av Anders och Peter som for i och ur gummibåten på ett halsbrytande sätt. De hjälpte till, gav tips och tog i där det behövdes tills vi hade kontroll och det hela gick mycket bra. Glada, nöjda och framför allt med självförtroendet på topp såg alla fram emot söndagens övningar.

Våga segla

DAG 2 ägnades uteslutande åt kappsegling. På förmiddagen övade vi på att runda märken och tekniksegla. Nu blåste det lite mer, men det fina vädret höll i sig. Lunchen intogs hos Kalle och sen var det dags för riktiga race, kryss – länsbana 1 varv. Det blev mycket träning på startproceduren och sättning av spinnaker och det var jätteroligt. Efter ett par timmar orkade vi inte mer och vi tog oss nätt och jämnt in i hamnen igen. Peter och Anders mötte en glad men trött grupp i klubbhuset, där vi hade utvärdering. Det visade sig att alla, inklusive instruktörerna, haft en fantastiskt rolig helg.

Jag är glad att vi fick manliga instruktörer som fick oss att våga! Man behöver inte kunna allt på pappret först, det gäller att prova och lära av misstagen. Att instruktörerna kom ombord under seglingen var helt klart det bästa av allt, som sagt man lär sig bäst på plats. Så tjejer – ut och segla – antingen ett tjeigång eller med sambon – våga ta initiativ.

Jag vill tacka alla tjejerna och framförallt instruktörerna för en härlig kurs, hoppas vi ses nästa år igen.

*Cecilia Sjöstedt
Damansvarig SSIF, gast 1871*

Nya vatten

Vi startade klockan sju på morgonen lördagen 8 juli från LSS brygga. Motströmmen i älven brukar vara mindre på helgerna. Ingen av oss hade gjort denna utfärd tidigare. Första bron klaras galant. Det är Älvsborgsbron med 45 meters seglingsfri höjd. Sedan Göta Älvbron med 19 meter. Nästa hinder är järnvägsbron vid Marieholm och den är som "default" ständigt stängd tåg eller inte. En myndig röst ber oss via högtalare att vänta. En större fraktbåt närmar sig akterifrån och ser hotfull ut för nybörjarna på kanalen. Nå, pärleporten svänger upp och vi ger järnet för att inte få med oss fraktbåten under bron. Raka spåret förbi OBS-stormarknad i Backa och därefter högbron mot Angered.

Kungälv blir nästa äventyr. Här smalnar älven och strömmen rinner på. För den som har bråttom finns en mätstolpe där man kan se om bron är hög nog. Nu har eskadern kört 4 timmar och Kungälvsbåten IF-2498 med Per Vretlind i spetsen ansluter i milt duggregn. Nästa spektakulära händelse blir Lilla Edet med första slussen. 1489 med VHF har såsom står i kortet anropat på korrekt sätt. "Slussen väntar på oss."

Totala höjdskillnaden upp till Vänerns nivå är 44 meter fördelat på sex slussar. Med två gubbar i båten, båtshake och en tamp på båtens mitt går slussningen lätt och vi kör på. Ett bra tips är hörselskydd eftersom man blir bra trött på motorljudet. Denna kanalfärd är som att köra i en trädberså. Propellern sätts igen då och då av långa drivande bladrevor. Det ser ut som flodhästföda.

Trollhättan väntar med sina fyra slussar där även betalning krävs ut. Det blir ingen portöppning förrän alla har vandrat upp till kanalkontoret och betalat 600 kronor. Rysskranen och lite nitade järnvägs- och landsvägsbroar piggar upp genomfarten av Trollhättan och naturligtvis Volvo Aero och SAAB.

Sedan tar vi vänster och med hjälp av 1489:s radiotrafik kom-

Årets SM gick ju som bekant vid Vänerns pärla Sjötorp. Man kanske inte tror det men distans-en Göteborg - Sjötorp är ungefär samma som ner till Helsingör. Några Alingsåsare och Göteborgare tog båtarna per lastbil upp till Leckström country, och två eskadersällskap tog Göta Älv, Väner och en bit av semestern. Eskader två bestod av Kjell Johansson 2092, Peter Berg 1489 och Bengt Cederblad 1094 med besättningar. I Kungälv anslöt sedan ytterligare en IF.

eskader till Sjötorp

mer vi med i sista insläppet till Brinkebergsskullens sluss. Det här är en lång resa i motström och efter 14 timmars malande med snurrorna når vi Vänersborg. Kjell Johansson livar upp oss efter förtöjning med ett nytt recept på värmegrogg. Ett dricksglas, varmt vatten, tre sockerbitar och whiskey. Ta inte för mycket vatten.

Fantastisk skärgård

Nästa dag mönstrar Elizabeth och Mattias Hansson på 1094 och min son tar bilen hem. Vi får spinnakergång till Läckö slott i vackert väder och inget i Leckströms beskrivningar av hur tjuvrigt det kan vara på denna sjö stämmer. Sjön kokar av fisk. Vi drar ett drag och får en lax efter några minuter men den sliter av linan och försvinner, jaja. Läckö slott är väl värt ett besök. Men där är fruktansvärt med mygg, IF 306 med Jussi Santonen har tagit upp en stor gädda med ytterligare ett drag i munnen. Fisken tillagas i små redskap under större delen

av kvällen. Nå, man kan dricka pilsner medan man väntar. Skärgården runt Läckö är fantastisk. Det ser ut som Småländska insjöar. Denna skärgård är värd en egen artikel.

Den tredje dagen betar sig Väner som Leckström har berättat. Den kan vara tjurig och det blir en nyttig genomkörare inför SM. Nio timmars bonnkryss i krabb sjö och 9-10 meters vind. Vi anländer till Sjötorp mörbultade och genomblöta.

Trollhätte kanal är en 80 km lång farled från Vänersborg till Göteborg med slussar i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg. Kanalen är farbar för fartyg med längd högst 87 meter, 12,5 meters bredd och djupgående 3,6 meter. Den första fullständiga leden öppnades år 1800, den nuvarande kanalen färdigställdes 1916.

*Bengt Cederblad, IF 1094,
kanalfarare*



**Själland Runt 2000, tankar
och minnen från SR-2000
med IF-båten SWE-1164
"Lina" från Limhamn.**

Veni Vidi Vici

"Linäs" besättning bestod, liksom förra året, av ägare och rorsman Robert Östman, rorsman Marek Janiec, gast Joakim Nörler och undertecknad gast Mikael Anfjord. Vi ju blev överraskande 2:a förra året och skulle försöka försvara den placeringen i år. Joakim satte upp de högsta målet, seger i tävlingen. Vi övriga var något mer ödmjuka, det kan hända mycket under en tvådygnskappsegling.

Spänningen stiger

Det var nästan mörkt när Robert och jag angjorde bryggan i Helsingör efter en mycket variationsrik transportsegling med allt från hagel till stiltje. Väl nere i kojen kom tankar om den kommande kappseglingen och vad den skulle bjuda på. Minnen från fjolåret dök också upp. Ledning efter start, stiltje utanför Ven, kryss i Bøgestrømmen och 20 m/s på Kattegatt under hela sista natten och alla konstiga syner vi såg då i vårt helt utmattade tillstånd. Vilka upplevelser skulle vi få i år?

Bra sammansättning

Fredag morgon ansluter sig de två övriga i besättningen. Befälet över gruppen har Marek med sin långa erfarenhet av IF-segling och sin ypperliga överblick över alla de faktorer som är viktiga i en kappsegling. Vi andra har likvärdiga seglingserfarenheter och får nog betraktas som ett komplement till Marek. Vi har alla kappseglat

några år och kan sköta alla sysslor bra, även styra båten. Men det var en förmån att få se hur man kan finputsa alla moment och för egen del fann jag årets seglats mycket lärorik.

Ett vaktschema hade gjorts, men det sprack med en gång. Alla var mycket taggade och ville vara med i sittbrunnen i inledningsskedet. Vi fick nog betala för det senare och det kunde ha påverkat slutresultatet till det negativa. Men coachningen av laget är faktiskt viktigare än vaktshemat, och då menar jag att man alltid ska plocka fram den lagmedlem som är bäst i en viss situation. Att få vila är också mycket viktigt under en lång kappsegling, men att göra det vid rätt tidpunkt är inte lätt.

Kanonstart

Alla vet vad som skall göras och "Lina" riggas och seglas snabbt ut ur hamnen. Snart ligger vi och kollar hur vi skall starta och håller ett öga på övriga IF-båtar. Vinden är hård från nordnordväst, strömmen kraftigt sydgående och sjön mycket grov. Känner adrenalinet öka; snart start! Klockar femminutersskottet och lägger oss i läge. Förra året gjorde vi en kanonstart och ledde hela fältet när vi nådde Ven. Vilken känsla att titta bakåt och se 400 spinnakrar jaga oss och inte en kotte föröver!

Starten går! Samma som förra året! Kanonstart! Upp med spinnakern och fri vind. Någon har

sagt att starten är 40% av ett race och det ligger mycket i det. Den känslan man får i det läget är verkligen härlig och man kan rida länge på den vågen. Vi forsar fram söderut i Sundet, det går verkligen fort. Vi passerar Middelfort och har skaffat oss en stor ledning med god koll på de andra i vårt löp.

I detta läget är det lätt att segla väl. Psyket är på topp, och senare i racet kommer vi att upptäcka att just detta är viktigt att bibehålla, om man vill vinna. Natten kommer och vi stävar mot de vita klinterna vid Stevns, vidare in i den grunda Bøgestrømmen och mot Kalvehave, som var den första anmälningpunkten.

Full kontroll

Vädret är behagligt och vi bara njuter av seglandet. Vi fortsätter kryssande ut i Storstrømmen med vår närmaste IF-konkurrent några hundra meter bakom oss. I skymningen är vi på väg ut i Smålandsfarvattnet. Natten kommer och vädret blir allt tuffare. Sjön blir högre, vi ligger och kryssar och den danska IF som skuggat oss har fått kontakt. I sittbrunnen finns nu jag och Marek och vi diskuterar dansken som Marek har stor respekt för. Jag minns en replik från Marek: "Den där Finn, han är god på kryssen, men va fan, vi går ju bättre nu när vågorna blir större!".

Våra ego växer och helt plötsligt har avståndet vuxit igen. Kryssen fortsätter i hård vind och allt grövre sjö över "orena" vatten, men vi har total kontroll på läget. Skeppare Robert sitter nere i ruffen med sjökort och GPS och kan lotsa oss mellan stenar och grund trots att vi bara ser diverse lanternor och de närmaste brottsjörarna.

Brytande sjö

Det som plötsligt händer nu är en mycket obehaglig upplevelse och det är bara turen som gör att vi i sittbrunnen inte lämnar båten och kanske denna jord för gott. Vågorna som vuxit till sig ordentligt under denna del av seglingen börjar bli riktigt obehagliga och rätt som det är bryter en jättevåg och sköljer från lovart in över sittbrun-

nen. Jag bara lyfts rakt upp och håller på att åka överbord. Tittar akteröver och ser Marek ligga raklång på toppen av vågen. Med ett brak landar vi som tur är inne i båten och kravlar upp på kanten igen. Till saken hör att jag väger 100 kg och det räddade mig. Det som räddade rorsman var att han aldrig släppte pinn och fick tag i storskotet med andra handen. Man kan tycka det var korkat att inte selarna var på men i stridens hetta var detta inte det första vi tänkte på utan bara kappsegling.

Vi tappar ledningen

Tiden vid den andra anmälningpunkten nästa morgon visade att vi gjort en mycket bra kryss under natten och slagit flera Späckhuggare på sträckan. Vi stävade vidare norrut och vädret blev soligt. Prognoserna hade spått vindvrid från nordväst mot väst.

Den danska IF-båten med Finn och en kompis till Robert, vid namn Martin Dyxenburg hade kommit ikapp vid Stora Bältbron och tagit några hundra meters ledning. Vi låg mellan dansken och land och seglade mycket på att få honom bakom oss igen. Vi kom längre och längre ut och samtidigt blev vinden allt svagare. Plötsligt såg vi att Finn parkerade och vi visste att vi också skulle göra det om vi inte slog in mot land igen. Vi gick nu mycket långsamt tillbaka, men vi rörde oss. Värre var att vi såg flera båtar som låg nära land som gick snabbare än vi. Mycket snabbare! Vi såg inte om det var våra IF-konkurrenter, men vi gissade att någon eller några av dem som passerade oss säkert var det. Humöret sjönk och den där känslan av att rida på vågen försvann, men vi fortsatte den inslagna vägen mot kusten. På väg in fick vi vårt gynnsamma vrid. Vi kunde hålla upp udden vid Kalundborg och humöret kom tillbaka sakta men säkert. Väl utanför udden fick vi kontakt med en annan dansk IF. Senare fick vi veta att detta var hans hemmavatten och att han visste att vägen vid land längs Själlands västkust oftast var snabbare vid svaga vindar. Nu gällde det att snabbt börja kapp-

segla igen. Några "tappade sug-ar" fanns det inte plats för, men för sig själv undrade man så smått hur många som passerat.

När vi började köra mot den nya dansken märkte vi att han satte sin spinnaker lite konstigt, först ner med genuan och sen upp med spinnakern. Vi tydde detta som klantigt och tänkte att en som seglar så inte kan ha en framskjuten placering i loppet. Detta gjorde att vi återigen var nära att tappa sugen.

Nattling spinnakerslör

Natten kom och seglatsen fortsatte med spinnakerslör. Det som förra natten varit en självklarhet, att hålla koll på motståndarna och seglingen, hade denna natt förvandlats till något annat. Båten gick inte riktigt lika bra i den branta slören och snart hade vi ingen koll på dansken. När vi närmade oss Gilleleje höll han på att överraskande täcka oss, för vi förväxlade honom med en större och snabbare båt. Men vi redde upp situationen och stävade med dansken hack i häl de sista tiotalet sjömil mot målet i Helsingör. Vi hade nu någon att fajtas med och bestämde att sist av oss två skulle vi definitivt inte bli. Racet gick vidare in i Sundets mynning. Vinden vred emot och spinnakrarna åkte upp och ner. Dansken gick inne vid land, men vi valde en vidare båge för att komma ut och få hjälp av strömmen. Det visade sig vara ett bra drag och Mareks fantastiska förmåga att få båten att gå även i mycket svaga vindar gjorde att vi slog dansken som parkerat en stund vid land.

Har alla redan åkt?

Trots en bra avslutning gick vi i mål lite molokna och trötta. Väl inne i hamnen var det väldigt liten aktivitet, inga av de kända IF-arna syntes till. I vår lite negativa sinnesstämning trodde att alla åkt hem och att vi hade kommit i mål åtskilliga timmar efter täten, trots att det var mycket tidig morgon och den seglade tiden därmed ganska bra. Vi lade till vid en ledig plats och Robert och jag tågade upp till tävlingstältet. När vi kom

fram till disken och an-mälde oss sa kvinnan på klingande danska – Ja, di er den første IF. – Vad? Vi hade vunnit! Både Robert och jag blev först förvånade och sedan mycket glada. Vi kunde knappt fatta vad som hade hänt. Med lätta steg gick vi ner till båten igen för att berätta för Jocke och Marek och det blev stora famnen, gammeldansk och allt möjligt annat.

Dansken hade kommit in i hamnen några minuter innan vi kommit tillbaka från tävlingstältet. Han hade trott att vi fajtats om andra platsen och att Finn vunnit. Han berättade att hans "klantighet" berodde på ett brustet spinnakerfall och att de måst använda genuafallet för spinnakern.

Hem igen

Trötta men glada fortsatte vi med seglandet, ty båten måste hem. Joakim hade mönstrat av och vi var tre att transportera hem "Lina" till Limhamn. Om jag skall summera mina upplevelser, tror jag att den största lärdomen var att man ska segla säkert. Att hamna i vattnet i mörkret under kryssen i Smålandsfarvattnet är förenat med livsfara. Selen ska vara på på och det i god tid innan den behövs. Och att segla och samtidigt halvsova är inte bra. Ur kappseglingssynpunkt ligger den viktigaste lärdomen på det psykologiska planet. Man får aldrig ge upp även om man tror sig ha blivit omseglad. Nej, fortsätta att segla bara, och ta nya tag. Sätta upp nya mål, men framför allt, håll humöret uppe! Coachingen av laget är viktig. Rätt man ska vara uppe vid rätt tillfälle. Planera framåt så den som behövs mycket i sittbrunnen vilar så fort tillfälle ges.

Det har varit roligt att få delta i denna besättnings Själland Runt-äventyr och den erfarenhet det givit mig är mycket värdefull. Det har dessutom varit en förmån att få segla med Marek som på ett mycket behagligt sätt delat med sig av sina kunskaper och erfarenheter.

*Navigare lajban est.
Mikael Anfford, IF SWE 1413*

SM2000 i Sjötorp

Under mer än 10 år har önskemål funnits om att ett IF-SM borde seglas i Väner. Så hösten 1998 var diskussionen livlig inom Västkustens IF-båtklubb om var 2000 års SM skulle hållas. Efter en seriös valprocess i bästa OS-stil med besök hos kandidaterna utsågs Sjötorp till SM-arrangör redan i februari 1999. Hur gick det då? Jo, såhär ifrån Sveas horisont.



Efter att under en dryg vecka ha turseglat från Göteborg kom vi fram till Sjötorp på måndag eftermiddag. Där var full aktivitet; IF-båtar över allt, Leif Leckström sjösatte båtar, kommunen levererade flaggstänger och flickorna på expeditionen ordnade med papper och listor.

Tisdagen ägnades åt att lyfta ur all semesterutrustning. Sedan lyfte vi båten och tvättade av botten. I samband med detta vägdes Svea, hon var inte helt tömd, men våg-en visade hela 2480 kg, d v s 300 kg över minimum. Var det fel på vågen? Nej, den var kollad och två andra båtar vägde 2250 kg resp 2090 kg. Den senare fick för övrigt skaffa 60 kg bly före första seglingen.

Så kom onsdagen med uppehåll, men svaga vindar på morgonen. Vi körde ut till banområdet för att träna, mest manövrar, men även för att få känsla för vattnet. Vi hittade litet ström längst västerut, men den kunskapen fick vi aldrig nytta av. Vinden kom efter hand, och vi testade fart och höjd mot andra göteborgsbåtar.

Tune up

Efter ett lunchuppehåll i land stack vi åter ut för att segla tune-up-race. Nästan alla var med och det gick väldigt bra för oss, vi låg trea-fyra på sista kryssen upp mot mål. Först kom två Uppsalabåtar 2207 Fredrik Mattsson och 1639 Staffan Eklund, sedan 1844 med Michael Collberg. Vi kom fyra över den ordinarie mållinjen, men, nu fanns det speciella seglingsföreskrifter för detta race: Efter den "vanliga" målgången skulle alla segla till ett extra mål i

hamnlinnippet vid Sjötorp. Vi verkade vara de enda, som hade läst detta, så när vi föll av och satte spinnacker var det bara 1844 som hängde på direkt. Vi försökte komma förbi Collberg, men det var inte lätt på en slörbog och med grund i lovart. Vi fick hålla oss bakom, men när vi nådde målet var det vi som fick segern, 1844 hade tjuvstartat! På kvällen i samband med invigningen fick vi regattans första spikpris, som också åtföljdes av en kasse gott Mariestadsöl.

Nu börjar allvaret

Torsdagen kom med fint väder och bra vind. Först 7-8 sedan ökande till 10-13 m/s. Vi startade litet försiktigt, men hängde med bra och var fyra, bara strax efter täten i mål. Michael Collberg i 1844 vann, före Fredrik Mattsson i 2207. På tredje plats kom hemmaseglaren Leif Leckström i 1453 från Sjötorp.

Vinden ökade och det blåste bra i 2:a racet. Vi hängde fortfarande med, men var litet längre efter täten denna segling. Återigen vann 1844 före 2207. Trea blev Skånes hopp, Björnligan 1735 och 1453 kom fyra. Vi kom i mål som femte båt knappt före 1639 Eklund, som tappade gasten just på mållinjen. Det blev en protest av situationen.

Den 3:e seglingen blev tuff och de två tätbåtarna seglade mycket fint –samma placeringar igen: 1844 före 2207. Collbergs besättning visade hur man seglar fort i hård vind och Mattsson var bara litet efter. Trea kom nu Thomas Hurtig, Alingsås i 2400, en fin revansch för strul i de första



racen. Vi blev 11:a. Ställningen efter första dagen var: 1844, 2207, 1735, 2404, 1453. Efter en oviss protestförhandling fick vi behålla vår placering. Collberg fick dagens alla tre spikpriser på kvällen. Sista båt, våra norska gäster fick ett "stort tröstpris".

Chansartade race ger nya vinnare

På fredagen var det lätta vindar, mer chansartat och andra segrare, även om de två tätbåtarna var fortsatt bra med. Fjärde seglingen vanns av 2400, som nu verkade ha fått upp farten.

Den 5:e seglingen bjöd på litet mera vind, men fortfarande lätt. Nu vann 1639 före Ragnar Jalakas i 814, just före 1844. Dagens sista segling gav åter en ny segrare, Anders Carlsson i 3355 före en annan gammal mästare, Bengt Karlsson, Mönsterås, i 2845. På tredje plats kom 2455 med Vänerns grand old IF-man Jonas Johansson, Skoghall. 1844 kom fyra. Utdelningen av spikpriser blev litet mer variationsrik denna kväll.

Inför den sista dagens två race var 1844 i klar ledning före 2207 och dessa två stod i en klass för sig. Därefter var det jämnare: 2404 och 3355 skiljdes åt av en futtig poäng, strax därefter låg 1639, 2845 och 1735 med en poängs inbördes avstånd.

Collberg avgör

Lördagen bjöd på mellanvind och fina förhållanden. Striden om SM avgjordes redan i race 7 av team Collberg, som då tog sin fjärde spik. Tvåa kom 2400 och trea blev Nordin i 1552. Vi blev 10:a just efter 3355, så vi hade nu båda 41 poäng. Även silvermedaljerna var klara redan efter 7:e seglingen: 2207 kunde inte hotas. Den återstående medaljstriden stod nu om bronset.

Vi fick en bra, fri start och hade våra två närmaste konkurrenter just till höger om oss. 2845 slog först till babord, därefter 3355. Vi slog strax därefter för att bevaka. När vi nådde layline hade vi greppet på 3355 och

Forts nästa sida

till England



Forts fr föreg sida

kunde slå och störa dem. De tvingades slå och vi rundade som 2:a båt. Härligt, nu hade vi bronset i sikte! 3355 låg 5-6:a och 2845 tvingades snurra efter kryssmärket. Ledningen hade 2455, men vi seglade om på första länsen.

Bronset i sikte

På andra kryssen bevakade vi 3355 på avstånd. Då gick 1552 längst ut till vänster på banan och seglade i kapp oss! De rundade först och vi var åter tvåa. 3355 var nu uppe på fjärde plats. Vi räknade och kontrollräknade och fann att vår bronsplats inte kunde hotas av 1552, så vi fortsatte vår bevakning av 3355. 1552 vann racet och vi blev tvåa, platsen närmast före 3355. Tack vare den lyckade sista seglingen kom vi trea totalt med 3355 en futtig poäng efter. 1552 kom totalt femma, en poäng före 2845.

För min del var detta den bästa placeringen på IF-SM någonsin, och jag har varit med på totalt 16 SM sedan det första i Marstrand 1971.

Till sist några personliga reflektioner kring seglingarna

- Kontroll av båtar och segel flöt fint under inmätningen.
- Expeditionen sköttes proffsigt av tävlingsledaren Kent Herbertsson med flera.
- Klubbhuset hade utökats med ett stort tält på gräsmattan och

därtill en toalettavn bakom knuten.

- Trevlig "After sail " med servering av öl och varm korv varje dag.
- Resultatrapporteringen var snabb och riktig.
- Banan som användes, kryssläns-kryssläns-kryssläns, med separat start- och mållinje, kickmärke i lovart och grind i lä fungerar bra för IF. Det ger en ganska lång förstakryss, vilket krävs vid stora startfält.
- Startlinjen låg oftast rätt, men ibland med allt för liten läfördel. Seglingsledningen med Anders Moberg i spetsen såg dock till att seglingarna startades punktligt utan onödiga uppehåll.
- Protestkommittén arbetade noggrant under Kjell Erikssons rutinerade ledning.
- Leif Leckström körde kranen med säker hand.
- Michael Collberg med besättning Per Åhlby och Klas Andersson från Mariestad seglade strålande bra i en välslipad, lånad båt.
- Sjötorps och Amnehärads båtklubbar gjorde ett mycket bra gemensamt arrangemang.

Jag och alla deltagare tackar och bugar!

Göran Ejdeling
IF 2404, Svea med besättning
Sture Lindahl och Anders
Ejdeling

DISTRIKTMÄSTERSKAP I ENGLAND

Johan Winberg har varit i kontakt med Len Carless i England beträffande deras kappseglingar.

Johan

Thank you for asking. We had a very good three day series over which we raced four races for our new trophy. The weather was ideal Maricholm weather throughout with wind force 3-4. Our support crew laid perfect triangle courses in Falmouth Bay and each boat received a photo to commemorate the event. I attach my photo but its a large file so don't download unless you are really interested. I'm ridiculously pleased with it because you know how difficult it is to get a photo of yourself when sailing. My wife usually refuses to get off just for that!

The racing was very close with 2 boats called Teide and Annika dominating the fleet with two wins each. This lead to a points tie for first place that was broken with the sailing rule that gives advantage to the boat winning the last race.

From a local fleet of 11 boats only 7 competed. The finishing order was Teide, Annika, Sundance, Emily Too, Pele (me!), Tringa & Otter. We do not have our own web site but our sailing club has a site at <http://www.stmawessailing.co.uk/>. Our club racing results appear here and maybe the national results in due course. This Sunday, 26/9, is the last race of the season and already boats are disappearing ashore for the winter. This year I plan to reseal the hull/deck fixing where I have some water coming in.

I hope you had a good season.
Regards Len

Jag tror det var i mitten av juli -84? Det var varmt och datum vill jag helst koppla bort när vi ger oss ut och semesterseglar. Vi, det är Christer och Mona på IF-en "Solitude". När vi lägger ut från Ekhagsbryggan hänger jag klockan på en krok och där får den hänga. På väg ut mot ytterskärgården erinrar jag mej en ledbeskrivning som Leffe Gentzel visade mej för några år sedan. Den går innanför E4-an mellan Möja och Rödlöga.

Änglavakter! – finns dom?

Vi seglar Karklöfaret förbi Delö och Lådna, stryker förbi Trattarna och tittar babord och styrbord och norrut igen. Fritt! Skotar hem lite i onödan och pilar snabbt över "E 20" vid Finnhamn; för de oinvigda och invigda benämnt Husaröleden. Vi passerar Storskär och Lillskär och det är här det roliga börjar! Vi brukar kalla det "leta-grynnkryss-leken". Det går till precis så här: Du letar upp närmaste bränning på sjökortet och seglar dit. Där tar du ut en exakt kompasskurs till nästa bränning. Sen är det bara att stå på. Givetvis ska sikten vara bra och solen stå rätt på himlavalvet. Vi kryssar förbi Angedrommen och "Tuvan" ner mot Vingelskär. Så tar man skutet över E4:an ut på Kobbfiärden. Ny kurs på "Purran och Busen" norr om Kallskär. Det är en vacker och spännande väg in till Kallskär. Men vi hade bestämt att gå till Ängskär. Mitt på Kobbfiärden dör vinden ut. Typiskt, men vadå – vi har ju semester!

Sjön suger och kastrullerna börjar snart skramla i ruffen. Det är lugnt och skönt, seglen slår och tusentals små flugor hittar en lekplats runt det fräsande dacronet. Doften från kabyssen letar sig ut till rorsman. Det doftar nysadlade rådjur, eller var det salta biten? Då närmar sej två IF-båtar från norr och söder. Vad kul, vad har de för nummer? Vi byter några ord på vägen och dom berättar att de seglat Flundrerallt på Åland. Det lät intressant. Nästa år ska vi vara med, sa vi, hej hej.

Slut på leken

Vi närmade oss Ängskär och nu fungerade inte kryssagrynnleken

längre. Det var bara knotor överallt och det började pirra i kroppen. Plötsligt ser jag botten på 4-5 meters djup. Det är en hisnande känsla att långt ut från land plötsligt se en ljus botten stiga upp under kölen. Vi slår utåt och upptäcker ett "rörstängsmärke" på en kobbe. Det måste vara in-seglingen. Vi stryker tätt intill och letar oss in till Ängskärs gråa hållar. Kaffe och läsa bok.

Nej här kan man inte sitta längre. Det var nästan svart av myggor när solen kröp ner i buskarna. För sent upptäcker vi att ruffluckan står öppen. Det blev att jaga mygg med tidning tills krafterna tog slut. Blodiga gardiner, hur kul är det, på en skala? Efter kvällsandakt och väderrapport somnar vi så småningom, Ängskärsbitna, med huvet under täcket. På morgonen är solen något beslöjad, men vi äter frukost med världens vackraste utsikt. Det blåser friskt när vi letar oss ut i en glugg 59' 30" rakt österut. Plattläns mellan ett par stenar, faller av en aning och passerar en skön ansamling av låga skär. Det var infredel. Jasså, var det där In Fredel? Vi passerar Fredskär och styr söderut mellan Halsskär och Vasskär. Nej, det här ser inte bra ut. Mona håller fingret på sjökortet och jag tycker det ser väl fläckigt ut just där. Vinden friskar i hela tiden och nackhåren reser sig mer av blicken på sjökortet, än vad undanvinden kan åstadkomma. Vi vänder! Sagt och vänt.

Vänd åter!

Vi kryssar västerut med bäring på Kakelugnsskären och passerar i lä om några fräsande bränningar som vi kan sätta namn på. Vi går

på högkant nu, det är svårt att ta höjd. Jag siktar på Kallskär och spanar i kortet med saltsprejade ögon. Det här ser inte bra ut och inte jag heller. De blå prickarna i kortet dominerar på vägen framöver. Vi för söker planera slagen genom att ge namn åt de närmaste öarna och läser: Högharan, Lågharan, Vitharan, Långharan, vad f-n! Kan du se någon skillnad på hararna, sa jag. Nej, sa Mona och skakade på sitt vackra nyvaskade ansikte. Vilken är närmast? Det var vita kaniner överallt och jag hade ingen lust att jaga småvilt med kölen i det här vädret, så kursen lades om söderut igen. Efter en strykare på Knartarna och Ryggen surfade vi förbi Nassa ner till Roskär och in mot Finnhamn.

Vi frös så att vi skakade och turades om att byta kläder. Det är ett konststycke i sig, att i en mindre båt öppna garderober och luckor med stelfrusna fingrar. När sedan Newtons förbaskade tyngd-lag roar sig med båt och hav, så är det ett under att man kommer ut igen med sina egna kläder. Vi hamnade så småningom i Paradisviken vid Jolpan, tror jag.

Efter avslutad semester sticker vi ut till Getfoten en vecka senare, och förbereder landning. Jag lägger om rodret mot bryggan, men båten går rakt fram! Jag lutar mej över aktern och konstaterar att rodret har gått rakt av vid den övre infästningen. Man kan ju undra hur det hade gått om det hade hänt vid Nassa. Med hjälp av spikplåt och plåt skruvar kunde vi ta oss hem och fixa rodret under vintern. Finns det änglavakter? Vi tror faktiskt det!

Christer och Mona

Roderhaveri på IF 1094

I IF-båtar med nummer över 1000 finns en ögla på ovansidan av kölen. Förmodligen är den en bieffekt av att tillverkaren lyft in kölen i båten. I min och andra äldre båtar finns inte denna ögla. Togs den bort i strävan att få en plan yta under durken? Jag har noterat att ögla är mycket praktisk när man ska lyfta båten och genom åren har lusten att ha en ögla växt.

Lyftögla i gammal IF-båt

Förra hösten togs beslutet att försöka få till en ögla i båten. Efter en del letande hittade vi, två båtägare utan ögla som kommit tillsammans, en lämplig platta med ögla. Plattan är från Lewmar och är cirka 100 mm i diameter, 10 mm tjock, och har 4 hål för 12 mm skruv. Enligt tillverkarens katalog klarar den 5-10 000 kg beroende på angreppsvinkeln. Brottgränsen ligger på det dubbla. Fyra stycken rostfria M12 skruv, 100 mm långa användes. Kollegan nöjde sig med 70 mm. Det håller bevisligen också.

Rätt borregg ger snabbt resultat

För att jämma till ytan över kölen finns ett lager plast och över detta en plywood som målats med topcoat. I strävan efter att få ett stumt förband mellan plattan och gjutjärnet i kölen togs dessa lager bort med hjälp av en hålsåg och ett stämjärn. Sen börjar borrandet. Lämpligt håldiameter för att gänga M12 i är 10,2 mm, någon sådan fanns inte i verktygslådan så jag tog 10 mm istället. Det gick bra men är något tyngre att gänga. Vid första försöket användes ett nytt borr. Trots att större delen av mina 90 kilo användes att trycka med blev resultatet mest svett, ett antal slöa borrar, en brunnen handborrmaskin, några millimeterdjupa hål och ett fint svart pulver från gjutjärnet. Mindes så småningom att jag läst att man ska slipa borren med större släppning när man borrar i gjutjärn. Efter att tolkat större släppning som att borreggen angriper i en brantare vinkel släpades borrarerna om och nu gick det bättre. Ur borrhålen kom det riktiga spån och 4 stycken 110 mm djupa hål borrades i rask takt. Överraskad av den lätta borringen startade jag gängningen utan att ha tagit med smörjmedel till båten. Det gick bra det också, men tungt. Under gängningen samlades spån i botten av hålen. Med dammsugare och ett smalt rör gick det utmärkt att hålla hålen rena. Med en skvätt epoxi i varje hål för att låsa skruvarna och framför allt för att hålla vattnet ute från gjutjärnet skruvades ögla på plats. Uppifrån tätades det upptagna hålet med epoxispackel för att ytterligare förstärka rostskyddet.

Lyft utan missöden

Med en 3-tons lyftsling och två 8 mm spectra linor till röstjärnen är lyftanordningen klar. Bägge båtarna är sjösatta och upplyfta i de nya öglorna utan missöden. Totalkostnaden för min båt blev strax under 2 000 kr och då ingår en bränd minde handborrmaskin. Det fordras en rejäl maskin.

Ragnar Jalakas

Rodret på en IF är inte båtens starkaste länk. Den utsatta placeringen som båtens sista utstickande föremål har, gör att varje styrbord - babord situation eller tät trafik runt något märke är ett incitament till närkontakt. Metallplåtar enligt Preben Lerche är en beprövad ide för att kunna fortsätta en kappsegling.

Fatala följder

Det går emellertid bra att klanta till det även på land. Vart eller vartannat år brukar det vara läge att byta de tre o-ringarna för att inte få glapp i rodergångjärnen vilket känns i rorkulten. Att plocka av ett roder är lätt även om man är ensam men sätta tillbaka det är värre och innehåller ett riskmoment. Översta hänket går i först med någon millimeter precis som på en vanlig dörr och sedan kommer de andra. En bra säkerhetsåtgärd är att lägga upp så mycket stopp i form av brädor att hänkena går i men inte mer och sedan plocka bort stoppet varvid rodret glider på plats. Om man inte använder stoppet och är okoncentrerad kan det få fatala följder. Det hände tyvärr mig. Jag fick i översta hänket men sedan slet sig rodret ur mina händer och träffade inte alls i de undre gångjärnen utan rörde sig nedåt-bakåt. Ett IF-roder väger en hel del och med den långa momentarm som uppstod gick rodret av under översta gångjärnet.

Men det går att laga

-Precis i den latent brottanvisningen, som Fredrik Molander, f d IF-898, så hurtigt uttryckte sig efteråt. Gick nu detta att laga? Ja, med glasfibermatta, epoxi och råd från sagde Fredrik. Det behövs en plan yta att jobba på och inomhus är lämpligt då denna skada sker då det är kallt ute. Jag använde två plankor 120x45 mm lagda på två bockar och här pallade jag upp rodret så att brottytorna passade exakt ihop och att allt enligt bästa förmåga och mätmetod var rakt och såg bra ut. Sedan isär igen och rikligt med plastic padding på brottytorna varefter bitarna sköts ihop igen i exakt läge.

När det härdat går det att försiktigt jobba med rodret. Nästa dag togs gångjärnet bort och sedan slipades ena sidan konkav och med 200 mm åt vardera hållet ner till en nivå ca 5 mm under gångjärnets anliggning. (Innanmätet på ett IF-roder ser inget vidare ut.) Därefter plastning med matta och epoxi upp jämnt till gångjärnets nivå. De gamla hålen plastades också igen. Sätt dit gångjärnet, rita av, markera hålen i nya ytan. Vänd rodret, slipa andra sidan, plasta upp till gångjärnets nivå. Försök få bra, släta ytor för järnet. Sedan ner till båten och sätta på rodret för provning. Markera och borra upp hålen för gångjärnet. Skruva dit gångjärnet men med fett på så att inte plasten nyper till. Plasta sedan bägge sidor upp till rätt nivå och litet till. Slipa till rätt nivå och utseende. Gångjärnet kommer nu fram. Det är inte lätt att använda gelcoat som toppyta så ta röd eller svart färg istället och se glad ut. Rodret är nu mycket starkare än förut.

Bengt Cederblad, Agda Vårregn

2000

SVENSKT IF-SM

ARRANGÖRSKLUBB SJÖTORPS OCH AMNEHÄRADS BÅTKLUBBAR

Klass IF-SM Öppen Master

Tävlingsledare Kent Herbertsson

Resultat	Båt	Besättning	Klubb	Total
1	SWE 1844	Michael Collberg, Per Ahlby, Klas Andersson	MSK	13
2	SWE 2207	Fredrik Mattsson, Kjell Mattsson, Johan Mattsson	USS	26
3	SWE 2404	Göran Ejdeling, Sture Lindahl, Anders Ejdeling	LDSS	43
4	SWE 3355	Anders Carlsson, Gabriel Ögren, Gunder Thunberg	ÖSS	44
5	SWE 1552	Fredrik Nordin, Jens Nordin, Fredrik Hörnfelt	ÖSS	49
6	SWE 2845	Bengt Karlsson, Ove Svensson, Magnus Karlsson	MÖSK	50
7	SWE 1639	Staffan Eklund, Birgith Eklund, Gunnar Bohlin	USS	62
8	SWE 2400	Tomas Hurtig, Stefan Muslinder, Stefan Berg	ASS	64
9	SWE 1453	Leif Leckström, Conny Alvar, Michael Enoxon	STBK	79
10	SWE 2377	Mikael Henriksson, Per Osvalds, Anders Hellman	LDSS	85
11	SWE 1735	Björn Olsson, Jan-Erik Jönsson, Jonas Holmér	LISS	86
12	SWE 829	Kjell Johansson, Marek Janiel, Peter Bärmann	LDSS	87
13	SWE 1760	Rolf Schölander, Thomas Olofsson, Hans Birgersson	ESS	92
14	SWE 306	Jussi Santonen, Ture Weimer, Lasse Norberg	LDSS	92
15	SWE 1687	Reine Svensson, Christian Erneklint, Hans Björkblom	ASS	93
16	SWE 222	Anders Ewert, Per Ewert, Anders Öfverman	SNBS	99
17	SWE 1486	Jörgen Jörstad, Jonas Bjuresäter, Johan Lundh	SHBS	100
18	SWE 1885	Henrik Blomé, Jörgen Stenholm, Lennart Garney	OXSS	100
19	SWE 2455	Jonas Johanson, Emil Palm, Lisa Palm	SHBS	102
20	SWE 1094	Bengt Cederblad, Elisabeth Hansson, Mattias Hansson	LDSS	122
21	SWE 814	Ragnar Jalakas, Anders Linde, Lars Tegelberg	ESK	123
22	SWE 3313	Bengt Lofthammar, Erik Lofthammar, Christian Lundgren	DBS	131
23	SWE 677	Alf Andersson, Dag Fritzson, Alexander Siemers	LDSS	139
24	SWE 1859	Bengt Heiwall, Johan Fröjdin, Peter Vejleby	SHBS	139
25	SWE 3191	Patrik Svensson, Mattias Nilsson, Anders Rudell	AMBK	150
26	SWE 1724	Christina & Hans Nylun, Lars Lidholm	USS	171
27	SWE 433	Stefan Sedersten, Niklas Eriksson, Magnus Nilsson	LDSS	175
28	SWE 1867	Lotta Gustavsson, Peter Gustavsson, Johan Alstam	MSK	177
29	SWE 1422	Bill Borkeby, Karl Åström, Mats Lönnbom	MÖSK	180
30	SWE 2498	Per Wretlind, Fredrik Andersson, Christian Fagerberg	TJSS	193
31	SWE 504	Leif Dehlén, Niklas Lind, Johan Karlsson	SJÖSS	203
32	SWE 1489	Peter Berg, Per Tjernberg, Olof Johnsson	LDSS	209
33	SWE 3148	Anders Holm, Anders Olsson, Daniel Envall	MSK	217
34	SWE 3171	Stig-Arne Harén, Ingemar Höglund, Åsa Harén	(OCS)	217
35	SWE 1535	Jaen Väärt, Håkan Sandström, Claes Odhe	MSK	218
36	NOR 141	Tor J Hönningstad, Therese Hönningstad, Thomas Hönningstad	KNS	232

Tjörn Runt med IF-118 MYSINGEN

Transportsegling i 12m/s

Vi startade årets Tjörn Runt-äventyr från Bohus Malmön på fredagsmorgonen. Vinden blåste från sydväst med 10-12 m/s och vi fick en fin dag på havet. Efter att ha gått utomskärs ner till Gullholmen kom vi in till Stenungsund på eftermiddagen. Bäst som vi letar efter hamnplats, blir vi invinkade av besättningen på IF-1489 från Göteborg. Det blev en trevlig kväll med mycket prat om segling och IF-båtar.

H-båtar runt oss

På lördagsmorgonen hade vinden mojnät men det som fortfarande blåste kom från syd. Vi var tidigt ute vid starten och när vårt startskott gick prickade vi lovartsflaggan nästan perfekt. Efter start låg vi fint i fri vind så vi fortsatte för styrbords halsar ner mot Stenungsön. Planen var att gå under Tjörnbron men när det blev dags att slå var det så fullt av båtar uppe i lovart att vi fortsatte i vår fria vind och gick ut genom det lilla sundet mellan Stenungsön och Källön. Väl igenom fortsatte vi ända upp mot leran vid fastlandet och slog inte över till Tjörnsidan förrän i höjd med Wallhamn.

Vid det läget hade vi inte sett till en enda IF-båt men trots alla H-båtar som startat 20 minuter före oss tänkte vi aldrig tanken att vi kanske låg ganska bra till. Det var först vid Tjörnekalv vi fick syn på de första IF-båtarna. Två stycken som hade gått igenom det smala sundet vid Rönnäng närmade sig bakifrån. De var tvungna att göra några slag medan vi sträckte upp mot Hakes skulptur vid Klädesholmen. Det var nu vi mötte en IF-båt för motor som gratulerade oss till ledningen och först då insåg vi hur bra det egentligen hade gått. I samma stund började naturligtvis också nervositeten att infinna sig.

Målgång i mörker

När vi fortsatte igenom det smala sundet innanför Flatholmen mojnade vinden mer och mer och på utsidan Tjörn drev vi mera med strömmen än vi seglade. Som tur var åt rätt håll och vi flöt upp emot Kyrkesund. Här hade vi Mats Runge i IF-2004 ett stycke bakom. När vi nästan kommit igenom Kyrkesund kom äntligen vinden tillbaka och nu från ost. Vi gjorde några slag under kraftledningen vid Björholmen och sedan sträckte vi hela vägen in i mål. Vid 23-tiden skar vi linjen som första IF-båt och vi hade tagit vår första Tjörn Runt-seger.

Hemresan till Uddevalla blev en blöt och blåsigt tillställning. Vid det här laget var det bekmörkt och vinden hade tilltagit ordentligt. Vi gick efter fyrarna men efter en stund blev sikten näst intill obefintlig. Det enda som syntes var ett ljus uppe på Orustlandet och för att inte köra vilse lade vi dikt roder och ströp motorn till tomgång. På det sättet åkte vi runt i cirklar tills fyrarna åter igen blev synliga. Klockan fyra på söndagsmorgonen gjorde vi fast i bryggan hemma på Rödön. Nu hägrade sängen...

Leif Bäck

Rorsman	Båtnr	Totalt	
Göran Ejdeling	2404	48	
Mikael Henriksson	2377	43	
Bengt Cederblad	1094	37	
Peter Berg	1489	35	
Kjell Johansson	2092	31	
Anders Ewert	222	30	
Alf Andersson	677	25	
Tomas Hurtig	2400	21	
Joachim Osbeck	1687	18	
Michael			
Collberg	1844	10	
Leif Bäck	118	10	
Mats Runge	2004	9	
Magnus Lundberg	1513	9	
Bengt Anvenius	1506	8	
Stefan Sedersten	433	7	
Leif Leckström	1453	7	
Jussi Santonen	306	4	
Reine Svensson (1687)		3	
Anton Stoltz	2533	3	

VIF Cupen 2000

Medlemskap i VIF krävs för att resultatet skall räknas

Poängberäkning för VIF-cupen:

Av de åtta seglingarna får de sex bästa resultaten räknas.

1 plats = 10p, 2 plats = 9p osv...
8:e t o m sista = 2p

DNF & DSQ = 1p
Vid LYS-seglingar räknas resultatet enligt korrigerad tid.

Midsommarsegling till Hirsholm

Om man åker från Göteborg till Fredrikshamn med färja och tittar norrut strax innan ankomst ser man Hirsholmens fyr. Hirsholmen har varit ett ständigt återkommande färdmål för mig sedan många år just på "Sankt Hans" som firas den 23:e juni. Firandet tar sig uttryck i att danskarna eldar brasa med vidhängande dockor och sjunger danska fosterlandssånger av varierande svårighetsgrad. Allt för att fira sommarens ankomst.

HIRSHOLMEN har Nordens största skrattmåskoloni så det är ett liv och ett kiv när alla skrattmåsågg kläcks och ungarna skall skyddas mot faror. Tobisgrisslan är också mysig att studera när den fiskar småfisk runt piren. Den är ganska tam och är man riktigt försiktig kan man nästan kliva över dem när man går till bekvämlighetsinrättningarna inne på ön.

Min segling i år var väl inte den trevligaste vad gäller vädret. Åska, regn, och hård motvind. Jag startade min ensamsegling från Höviksnäs på östra Tjörn tidigt på morgonen den 21:a juni och seglade med regn och åska på avstånd. Vinden på syd så med lite slack i seglen försvann Marstrands fästning snart i diset akteröver. Målet var Skagen och ju närmare jag kom desto mer friskade vinden i samtidigt som den vred emot. På kvällen angjordes Skagens hamn där en kollega med familj sikades. God spätta och öl på kajen gjorde sitt till för att avsluta dagen på ett värdigt sätt. Andra dagen ägnades åt promenad till Grenen och även ett besök i den välbelägna ölbutiken. Också jordgubbarna som är obligatoriska på en svensk midsommar inhandlades. Sankt Hans inföll i år just på midsommarafton.

EN UNDERBAR HAMN

Dagen därpå, alltså midsommarafton, skulle jag segla de cirka 13 distansminuterna till Hirsholm och detta tog hela dagen på grund av sydostlig vind på ungefär 14 m/s. Motström och grov sjö gjorde att seglingen blev över 30 distans. Väl framme på Hirsholm



får man bra betalt för slitet. En underbar bassäng innanför en pir med en brygga där man förtöjer bra i västlig vind. Det är grunt inne i bassängen men ute vid bryggorna är det inga problem. Inseglingen görs från sydväst mellan pirarna så man måste runda ön medsols först.

Fjärde dagen gick i umgängets tecken tillsammans med vänner från Sverige och alla härliga människor som har anknytning till ön. Särskilt öns "tillsyningspar" som sköter hus, hamn och har tillsyn på fyren så att allt fungerar. Det finns ett antal tyska betongbunkrar som minner om ett Europa i krig. Kyrkan är också spännande att besöka med sin unika inredning och läckra färgsättning.

KRYDDAT MED REGN

Femte dagen skulle det bli hemsegling till Tjörn för ännu en veckas arbete innan semestern. Till min förvåning blåste det nordostlig vind med ett envist regn som extra krydda. Man kunde lätt

räkna ut att det skulle bli kryss hela dagen. Som tur är behöver man inte tveka att kryssa med IF-båten, det tar bara lite längre tid. En lite kuslig upplevelse hade jag mitt på havet när en stor rysk tank gick på kollisionskurs mot mig. Jag saktade av och plötsligt vänder tankern i sakta majestät 180 grader nästan mitt framför stäven på min IF-båt. Ingen människa syntes på bryggan och jag hamnade i vind och sjölä bakom tankern. Sedan låg den nästan stilla med stäven mot vinden och låg kvar där så länge jag kunde se den.

Ännu en trevlig segling till Danmark var avslutad. För ett par år sedan då jag tillsammans med en kamrat gjorde samma tur seglade vi till Läsö på väg hem. Om det är någon mer IF-seglare som tycker att Hirsholm den 23:e juni låter bra så kanske vi ses nästa år. Förutsatt att det inte blåser en styv kuling från sydväst förstås.

Mats Runge, IF 2004

Ännu en fantastisk säsong på sjön är till ända. Trots en minst sagt blöt sommar har en tapper skara IF-seglare samlats till årets kappseglingar lite här och där i Stockholms skärgård. Efter SM på Utö förra sommaren har vi väl tagit igen oss lite, vilket har märkts på det något decimerade antalet deltagare på kappseglingarna i Stockholmscupen. Men innan kappseglingssäsongen drog igång fick intresserade möjlighet att lära sig runda ett märke enligt konstens alla regler.

Bengt O. Hult höll regelkurs vid två tillfällen på SS Vega i Stockholm. Ett uppskattat och välbesökt arrangemang. Vi som är kappseglingsintresserade fick i år möjlighet att vara med på KSSS onsdagsträningar på Baggensfjärden. Tyvärr kom informationen om detta ut sent och uppslutningen har därför inte varit den bästa. Vi tror och hoppas på bättre uppslutning nästa år. KSSS ser gärna oss där och det är en mycket bra möjlighet att vässa starter och rundningar.

Skarpa Swärd

Säsongen började med Lidingö Runt och 15 deltagande IF-ar. Vann gjorde bröderna Swärd. Swärdbrorsorna fortsatte kappseglingssäsongen bra och har i Stockholmstrakten varit svårslagna de gånger de har ställt upp. Vi andra har vant oss med att se Gunnars (Swärd) glada leende framme vid masten på länsen. Vidare följde Saltsjöbadsregattan på Baggensfjärden i arrangemang av KSSS. Som vanligt är det en välorganiserad tävling men vi saknar det sociala vid dagens slut. Vad som är både kul på banan och efteråt är däremot Vikingaregattan på Saxarfjärden, DM i Stockholm och kanske sommarens viktigaste kappsegling efter SM.

Svenska högarna

Juli är som bekant en slö månad på kappseglingsfronten. Det är väl

den månad som mest är vikt åt "kajkandet", campandet (beror väl på hur utrustad ens IF är) och solandet. Själva seglade vi ut till Svenska Högarna. Det är verkligen en plats att rekommendera för er som inte har varit där!

Fantastiskt vackert och otroligt mycket upplevelse på en gång.

Spretiga klor i augusti ser man fram emot. Getfotsregattan gick av stapeln den 19-20 i samma månad och undertecknad var med för första gången. Ett mycket bra arrangemang såväl på sjön som på land med femkamp och liveband framåt småtimmarna. Sedan följde en "bakåframvänd" Lid-ingö Runt det vill säga Runt Lidingö. Bästa IF seglades i tuffa vindar av Lasse och Tiina Anders-son. Höst-Rasta på Mälaren i arrangemang av Stockholms Segelsällskap avslutade Stockholmscupen. Vann gjorde Upp-salaseglaren Staffan Eklund.

Kappseglingskurs

Kommande OIF arrangemang är pubkvällar, första onsdagen i varje månad med start i november. Platsen är den samma som i våras det vill säga Östra station. Ett annat OIF-arrangemang kommer att vara en väderkurs med ett ännu icke fastställt datum. Ett studiebesök på Gransegel är också inplanerat den 23 november kl. 19.00. Gransegels lokaler ligger på Ryssviksvägen 2 i Finntorp, Nacka.

Intresset för kappsegling är stort och ett antal IF-seglare som inte tidigare kappseglat har hört av sig. Därför tänker OIF anordna en kappseglingskurs till våren. I skrivande stund är kursen inte riktigt utarbetad men den skall innehålla två-tre teorikvällar för de som aldrig tidigare kappseglat och avslutas med en praktisk heldag på sjön tillsammans med tränare som har erfarenhet av kappsegling med just IF-båten. Tanken är den att man efter avslutad kurs skall kunna vara med på onsdagsträningarna på Baggensfjärden. Vi hoppas naturligtvis på ännu fler glada seglare i IF-klassen!

*OIF's styrelse/gm
Rebecka Waxler*

Båt Mässan i Älvsjö

Måhända är det långt till våren, men ett lika säkert vårtecken som snödroppar och krokus, är båt-mässan "Allt för sjön" under sportlovsveckan. OIF kommer som vanligt att vara på plats med en skärm och glada IF-seglare. Vill du stå på mässan en kväll? Eller har du fina bilder på IF-båtar som vi kan få låna eller kopiera?

Kontakta i så fall Lasse Andersson, 08-511 809 64.

SM 2001 Arkösund

Om det är långt till våren, är det ändå längre till sommaren (man kan väl läsa almanackan...) Det finns dock vissa händelser som man gärna flaggar för i god tid. SM är ett sådant. Arrangörer för kommande SM blir Norrköpings Segelsällskap, och regattan går av stapeln i Arkösund. Tävlingsarna kommer att genomföras under tiden 11-14 juli, onsdag till lördag, med söndag som reservdag om det mot all förmodan inte gått att genomföra tre seglingar tidigare. Naturligtvis hoppas vi på många deltagare från hela landet och fina seglingar. Välkommen till Arkösund!

Tio IF-ar, sida vid sida, med skotade segel som sträckta vingar mot vinden. Varje båt bemannad av ivriga ungdomar som stiftar sin första bekantskap med kölbåtar, trygga i förvisningen om att en IF inte krokmar i första taget.

-En feberdröm under den period när båtarna ligger på land under täckställningar, allt medan vinterstormarna river i nakna träd? -Ett önsketänkande när startfälten minskar och återväxten verkar tveksam? - Nej, i allra högsta grad verklighet. KSSS har nämligen köpt in inte mindre än tio IF-båtar, för att användas i juniorverksamheten på Långholmen i Stockholms norra skärgård.

Emanuel Dauchez på KSSS berättar:

- Vi beslöt oss för att inköpa ett antal båtar till Långholmen, där vi från och med i år anordnar konfirmationsläger på Bror Axel Lindörns gamla anläggning. Båtarna används också för eska-derseglingar med 16- till 19-åringar.

- Varje år tar vi emot två läger med vardera fyrtio konfirmander, hälften pojkar och hälften flickor. Då seglar man fyra ungdomar och en instruktör per båt. På eskaderseglingarna begränsar vi antalet till trettio, eftersom man helst inte sover fler än fyra i varje båt.

- Det fanns egentligen bara en båttyp som passade, och det var IF-en. Den är oslagbar som nybörjarbåt - går inte så fort (!), är stryktålig men ändå välseglande och det går bra att bo i den. Klassen är aktiv om man vill tävla, det finns ett ganska bra utbud och den är mycket prisvärd, även om vissa säljare kanske överskattade priset.

- Express kom givetvis också på tal, men dels är den mer krävande att segla, och framförallt betydligt känsligare för grundstötningar.

- Alla båtar är köpta från pri-



vatpersoner, och de är spridda från nummer 126 till 3341. Var hittar man då tio båtar på ett bräde? Givetvis tittade vi på hemsidan, www.ifboat.com, och där fann vi de flesta av våra båtar. Skicket på segel och övrig utrustning varierar lika mycket som åldern, men vår målsättning är att alla ska få fräscha segelställ och likadana däckslayouter. Kanske att ekonomin tillåter en omlackering, så att alla tio blir KSSS-blå...

Det värmer gott i vintermörkret att tänka på synen av tio IF-ar, sida vid sida på vattnen utanför Ljusterö...

Anita Rosberg, IF 3352 Apelsinen



Ingående seglingar

- Lidingö_Runt_(1)
- Saltsjöbadsregattan_(4)
- Ornö_Runt_(1)
- Vikingaregattan_med_DM_(4)
- Käftköret_(4)/(2)
- Getfotsregattan_(4)
- Gorvaln_Cup_(4)/(2)
- Runt_Lidingö_(1)
- SSS_Höstregatta_(4)

Sammanräknat resultat

1	2835	Morillo	Sören Swärd	KSSS
2	913	Ardina	Lars Andersson	SSB
3	1747	Mumlan	Paul Hedman	KTHS
5	1825	Fei Yen	Rune Lagerqvist	SSV
6	814		Ragnar Jalakas	ESK
7	1811		Monica Åkerlund	ESK
8	1639		Staffan Eklund	USS
9	1742	Tyra	Yngve Carlsten	ÅBS
10	713	Aida	Tom Björkholm	KSSS

**Stockholm
IF-cup 2000**

Collberg seglade skjortan av IFeliten

Intervju med Per Ålby, medlem i vinnarbesättningen
tillsammans med Mikael Collberg och Klas Andersson.

BC

Vad är det viktiga, vilka tumregler finns i ryggmärgen, hur tänker man i stridens hetta. Stor vikt läggs ner i förberedelsen inför varje start. Kolla kompasskurserna. Vilket är det fördelaktiga benet.

PÅ

Strategin är att gå konservativt och på säkerhet i mitten av banan. Fri vind och utnyttja vindskiftena, för det finns alltid vindskiften. Enslinjer mot lä för att exakt veta var linjen är. Vanligtvis inte starta eller söka start vid någon av linjens ändar där folket är. Det är klart att är det en klar läfördel startar man inte vid lovartsflaggan.

IF-klassen var väldisciplinerad och inte alls så vild som till exempel Expressklassen. Detta gör att starterna inte blev så komplicerade. Trafiken på linjen avgör också hur och var man startar.

Är lovart gynnad startar man gärna i lä om lovatsklungan.

Generellt måste det sägas att kappsegling är en lagsport där var och en i laget bidrar med sin insats. Det är ett aktivt lagarbete.

Vi går vanligen i mitten av banan på första kryssen och vill inte ta några risker. Främst sätts säker segling. Det viktiga är fri vind och att hitta vindskiften. Vi letar efter genaste vägen upp till märket, och håller reda på konkurrenterna. Hellre fyra upp till märket och se vilken kant som är

gynnad för att sedan gå ut och möta.

Aktiv planering långt i förväg för att runda kryssmärket på effektivaste sätt ger stor vinstpotential. Fortsatt jakt efter vindskiften hela vägen upp. Undvik att gå ut på lay-line för tidigt eller överhuvudtaget.

Frågan är om kickmärket är nödvändigt med så få båtar som mellan 36 och 48?!

Första SM-dagen blåste friska vindar. Ekipage Collberg var utrustade med nya segel från Ottosson Sails. Dessa var man mycket nöjda med vilket torde vara förstaeligt. På frågan om hur de ser på trimmet så är de nya i klassen och inga experter på IF-trim! De trimmade så att det såg bra ut och kändes rätt! Storskotvagnen var för det mesta mitt i båten även den första blåsiga dagen. Instinktiv trimning men naturligtvis grundad på enorm erfarenhet. De använde mellanvindsgenuan i hård duk alla race för att inte komplicera seglandet.

I hårdvind uppfattades båten som nåttopp fallgirig. Masten var bra lutad bakåt. (60-70 cm?).

En styrka besättningen har är att manövrerna är mycket säkra, snabba och rätta. De har ju också seglat en del genom åren...

PÅ

Inte skära extremt på länsen. Jobba hela tiden med vågorna, följ med i lägaj och storskot.

Försök surfa även om det svårt

med en IF. Medger vind och vågor så gå platt eller negativt platt för att gå genaste vägen. Planera aktivt långt i förväg rundningen av länsmärkena. Håll mitt emellan märkena för att skjuta upp vägvalet så långt som möjligt. Arbeta hela tiden med läget. Fri vind, vindskiften och genaste vägen.

Mikael håller fart i båten, vi andra är ögonen utåt. Diskutera i båten, diskutera i båten.

I lättvind blir det än viktigare med aktiv planering. Vi försöker ändå gå i mitten, vindskiften och fri vind.

Team Collberg spikade alla seglingar första dagen. Imponerande. De var ändå nöjdare med sitt performance andra dagen i betydligt lättare vindar. Konservativ segling, inga risker, säker segling. Mycket nöjda med seglen. Bra fart även i lättare förhållanden.

BC

Detta med vindskiften och korta banor hur många slag blir det?

PÅ

Ett typiskt antal slag kan räknas som 7-8 hellre än 2-3 eller 25.

Kommer dom igen i IF klassen någon mer gång även om nästa SM inte går i Sjötorp? Svaret blir "inte omöjligt"!

Nå, team Collberg är i så fall hjärtligt välkomna.

Nästa SM går på Ostkusten...

Vid pennan Bengt C, IF-1094

Säkerhetsbesiktning

- ett villkor för heltäckande försäkring

Under den gångna säsongen besiktigade jag två IF-båtar i Malmö-området. Båda båtarna hade passerat 25-årsstrecket och önskade teckna försäkring i bolaget Svenska Sjö som, bland annat, kräver en sådan förrättning för mer än 25 år gamla båtar.

Två villkor

För att få försäkra sin båt i Svenska Sjö måste man uppfylla två villkor:

- att man är medlem i en organisation som är ansluten till Svenska Seglarförbundet. För att uppfylla detta villkor går det bra att vara medlem i IF-båtförbundet, som ju är anslutet till SSF.
- att, om båten är 25 år gammal eller mer, ha låtit den genomgå en säkerhetsbesiktning.

Om man anlitar en besiktningsman från Svenska Båtunionen, brukar man få betala cirka 300 kronor för denna enkla förrättning som brukar ta knappt en timme i anspråk. Det fick i varje fall jag göra, när jag besiktigade min egen båt. Men för att besiktiga en medlems IF-båt brukar jag själv ta en hundring plus eventuell ersättning för bensinen. Så om man bor i närheten av Malmö/Lund och har behov av att besiktiga sin IF-båt, betalar det sig faktiskt direkt att gå med i förbundet. Båten blir varken godkänd eller underkänd vid förrättningen. Försäkringsbolaget får endast reda på, att båten har genomgått besiktningen. Det är upp till båtägaren vad han senare anser sig behöva åtgärda på båten. Efter två säsongers besiktigande kan man sammanfatta de vanligaste anmärkningarna som har förekommit på IF-båtarna jag besiktigt enligt nedan.

- 1. FÖRTÖJNINGSKNAPARNAS PINNBULTAR** har för små brickor under muttrarna. Detta är ett standardfel på alla båtar av modell 1973 och yngre. Byt ut de små brickorna till så kallade max-ibrickor
- 2. SJÄLVLÄNSARNAS SLANGAR** har endast enkla slangklämmor. Bristen är lätt att avhjälpa. Det är bara att sätta en klämma till över slangen. Om den inte går att dra på grund av att tappen är för kort, så drar man den bara litet så att den sitter. Den extra slangklämman är nämligen bara till för reserv om den andra skulle gå sönder.
- 3. LÄNSPUMP SAKNAS.** Fast montage av en länspump kräver att man gör hål i ett vattentätt skott för att sugslangen ska kunna komma ner i kölsvinet. Man har alltså att överväga mellan att göra hål i en vattentät durk eller att inte installera självläns. Personligen vill jag inte ha några sådana hål i min båt och har därför ej heller monterat någon pump.
- 4. BATTERIET EJ FASTSATT** och/eller saknar tråg. Köp en batterilåda på närmaste mack och se till att den blir fastsatt eller fastspänd.
- 5. HUVUDSTRÖMBRYTARE/BATTERIAVSKILJARE** saknas. Köp en strömbrytare i närmaste tillbehörsbutik.
- 6. SÄKRINGSTAVLAN EJ UPPMÄRKT.** Kan vara besvärligt att åtgärda om elnätet är risigt. Om elnätet är i originalskick är sladdarna faktiskt märkta med nummer. Numren refererar till ett kopplingsschema, som finns i IF-båtens gamla instruktionsbok från Marieholms Bruk
- 7. BRANDSLÄCKAREN FÖR GAMMAL**/ej funktionsduglig/ej synlig. Köp en ny brandsläckare och placera den där den syns.
- 8. LIVBOJ SAKNAS.** Köp en livboj i närmaste tillbehörsaffär
- 9. LANTERNOR FÖR SMÅ** och ej godkända för färd på internationellt vatten. Köp en internationellt godkänd trekammars masttoppslanterna
- 10. SJÄLVLÄNSARNA UR FUNKTION.** En eller båda självlänsarna ur funktion. Om dessutom pluggar saknas ombord skulle åtminstone inte jag våga mig ut i en sådan båt. Gör service på eller byt ut självlänsventilerna i samband med vårrustningen. Som pluggar kan man använda vanliga korrar av litet större modell.

Marek Janiec, SSIF:s säkerhetsbesiktningsman

Årets seglingar såg länge ut att bli mycket eländiga.

Vårrustningen i maj underlättades av härligt försommarväder med sol och värme.

När första kappseglingens helgen gick av stapeln var vädergudarna bistra och med vindar som stundtals gick upp till 21 m/sek fann tävlingsledningen för gott att ställa in.

I mitten på juli var min hustru och jag inbjudna att med start i Södertälje segla i Stockholms skärgård. Detta med en riktig snabbseglare av typ RB111.

När vi ca 10 m/sek vind kryssade norrut utanför Nynäshamn hände det som inte fårhända. Infästningen av förstaget gav vika och den långa masten (15 m?) vek sig bakåt och landade snyggt och prydligt vid läsidan av båten, (masten stod på däck). Att bärga riggen med segel in i båten visade sig snabbt omöjligt, sjön och tyngden hindrade oss, 2 relativt pigga manliga pensionärer.

Vi surrade riggen längs båtsidan och sjöräddningen bogserade in oss till Nynäshamn.

I hamn konstaterade vi att ingen skadat sig och skador på båt och rigg var måttliga.

Under Augusti kunde vi notera regnrekord av alla möjliga slag och jag välsignade den självlänsande sittbrunnen på min IF-båt.

Det som i slutändan räddade seglingssäsongen var en tidigare plane-rad seglingssemester i september i Grekiska farvatten.

Vi var 10 gubbar (5 IF-kappsegelare) i åldersspannet 76-43 år som under våren bestämde oss för 14 dagars segling.

Med erfarenhet från tidigare seglingar i Grekland varvades inte allt för långa dagsetapper med landvistelse, besök av allehanda fornminnen, kloster, kyrkor mm.

Hyrda mopeder gav oss möjligheter att snabbt förflytta sig mellan olika platser på land.

Rullande ansvar för manövrering av båt och kosthållning eliminerar effektivt diskussioner om vem som skall göra vad p båten.

Dagarna avslutades alltid med besök på någon trevlig taverna. För ca 100 kr får man en härlig tvårätters måltid med vin/öl. Att sitta till bords utomhus iklädd endast en IF-båt t-shirt, kortbyxor med Medelhavets vatten i omedelbar närhet är förvisso en ujutniugför en frusen Norrlänning.

Vi förföljdes av strålände väder 26-30 grader i luften och 23-25 grader i vattnet. Det blev också många härliga bad i det turkosgröna vattnet.

Vår förhyrda båt en Bavaria 435 r gammal var inte helt fräsch men fungerade stort. (Båten bör ej vara äldre än 2-3 år). Att kryss med en båt av denna typ med rullgenua och rullstor är ingen höjdare men när man lättar på skoten går det undan.

Med en härlig Greklands segling i minnet är det ingen konst att förskjuta en dålig seglingsommar hemmavid.

Rapport från Härnösand

KAPPSGLINGARNA
HÄRNÖN RUNT och
VRANKARET inställdes på
grund av för hårt väder
(20 m/sek).

ORDINARIE REGAT-
TAN/DM genomfördes i lätta
vindar med 6 st delseglingar
och 7st båtar. Efter jämna
seglingar kunde Lag
Gilliusson IF-båt 1981 i sista
seglingen avgöra till sin fördel.

AVSLUTANDE KAPPSGLINGAR
Hemsön Runt och
Lungön Runt kunde planen-
ligt genomföras.



SaluTorget

IF-GENUA, BLIXT.
Mellanvind med två kontrast-
linjer, äldre men gott skick.
2000 kr.

Bengt Linnman, 08-6603129

ANNONS WESTMAN

Rapport från Örnsköldsvik

Ulvöregattan som av tradition brukar genomföras i härligt sommarväder drabbades av ihärdigt regn och hårda vindar.

Endast 4 st IF-båtar kom till start. Äldste seglaren Dick Westman med IF-båt 1664 dominerade stort och hemförde segern.

Dick som seglar flitigt berättar att han vid lagseglingen mot Finland vid en gipp fick bommen i huvudet så illa att han tuppade av. Med blödande sår blev han, i ambulans, förd till sjukhus. Men allt gick väl och vi får se Dick på tävlingbanan även nästa år.

Till SM-seglingarna

på Vänerens vatten ställde endast 2 besättningar upp från BIF. Lag Carlsson IF-båt 1724 lyckades inte försvara sin SM-titel från 1999 men kunde bärga en hedersam 4 plats. Lag F. Nordin IF-båt 1552 kunde glädjas t en 5:e plats och fortsätter ungdomarna att förbättra sina resultat i samma takt borde en medaljplats vara inom räckhåll i närmaste framtiden.

Rapport från övre Norrland, Luleå, Umeå m fl

Från denna del av regionen saknar vi rapporter men ser gärna fram mot beskrivningar av seglarlivet där uppe. Fatta pennan seglare!!

IF-båt 709, Christer Westman

Ordinarie regattan och DM IF-båt år 2000

Delsegling	1	2	3	4	5	6	
1 HANS GILLIUSSON	1:a	2:a	2:a	1:a	1:a	3:a	IF 1981
2 CHRISTER WESTMAN	2:a	1:a	1:a	2:a	2:a	4:a	IF 709
3 LENNART ERIKSSON	5:a	3:a	6:a	3:a	4:a	1:a	IF 1727
4 ERIK PARKIIVIAN	4:a	4:a	5:a	5:a	6:a	2:a	IF 603
5 JOHN HALLIN	3:a	7:a	3:a	6:a	3:a	5:a	F3286
6 BENGT PETERSON	6:a	5:a	4:a	4:a	5:a	6:a	IF 2346
7 P-O BJORNER	7:a	6:a	7:a				IF 1688

Hans Gilliusson också DM-mästare för IF-båt år 2000

Ulvöregattan/NM IF-båt, Örnsköldsvik

1	IF 1664	Lag D Westman
2	IF	Lag A Nordin
3	IF 3286	Lag J Hallin
4	IF 603	Lag E Parkman

Dick Westman ocks NM-mästare för IF-båt år 2000

BIF ranking år 2000

UNDERLAG FÖR BIF-RANKING

*Ulvö-Regattan/Norrlandsmästerskap Örnsköldsvik
Ordinarie-Regattan/Distriktsmästerskap Härnösand*

Båt/besättning	Ord.reg DM	Ulvö.reg NM	Poäng	Plac
Lag H Gilliusson TF-1981	3+3	–	6	1
Lag C Westman IF 709	2+2	–	4	2
Lag D Westman IF 1664	–	2+2	4	2
Lag L Eriksson IF 1727	1+1	–	2	3
Lag a Nordin	–	1+1	2	3



Jubileum *på hemsidan*

Svenska IF-båtförbundets hemsida <http://www.ifboat.com> på Internet har firat jubileum. Vi hade nämligen nyligen vårt 100 000:e besök. Hemsidan har funnits sedan 3/1 1996 då den började i liten och försiktig skala. Nu har den utvecklats till en sida som är bland den bästa i de svenska klassförbunden. Vi har ett synnerligen aktivt salutorg som helt tagit över annonsmarknaden för IF-båtar och tillbehör. Folk annonserar själva helt gratis, och särskilt säljare är väldigt nöjda med resultatet. Vi har ett mycket aktivt diskussionsforum, och vi har all tänkbar information om förbundet, båten, kappseglingar, resultat, gastlistor, klassregler, medlemsvärkning med mera.

Vårt system med att dela upp

ansvaret för hemsidan på regioner har drivit fram en bred och levande information. De ansvariga personerna har dessutom kunnat hjälpa och sporra varandra att utveckla nya finesser på ett bra sätt. En aktiv och fungerande hemsida är en bra reklampelare som skapar intresse för IF-båten och för Svenska IF-båtförbundet.

Hemsidan har bidragit till ökad gemenskap med utländska IF-båtagare. Det har bildats lokala eskadrar i USA, England och Holland och kontakter har skapats med IF-seglare i Australien, Spanien, Finland. Även Norska och Danska IF-båtklubben har egna hemsidor.

Tack alla som har gjort sidan till vad den är!

JW