



IF EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubbs medlemstidning • NR 2 1999

LÄS OM

Holländersejlassen

Måsens perspektiv

Själland Runt

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1999

MANUSSTOPP
21.4 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 Hisingskärna
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
Engebråtvn 1 A, N-0493 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!

Ordförande har Ordet

Tillståndet i förbundet är gott. Vi är nu 699 medlemmar, en ökning med 46 jämfört med 1998. Inte minst detta inverkar positivt på förbundets ekonomi. Den minnesgode påminner sig kanske att styrelsen för några år sedan fick gå ut till medlemmarna med vädjan om extra bidrag främst till tidningens produktionskostnader. Nu är läget det att vi kan gå in i det nya millenniet med förslag om oförändrad medlemsavgift och dessutom är soliditeten så god att vi kanske kan drista oss till vissa strategiska satsningar med förbundets egna pengar. I detta sammanhang vill jag uttrycka min beundran för det gratisarbete som läggs ner av många förbunds- och regionfunktionärer.

Dessa positiva signaler får dock inte dämpa vårt offensiva förbättringsarbete. Vi kan göra tidningen ännu bättre om flera kommer med bidrag. Främst är det svårgheten att få fram bilder. Fler artiklar om familje- och långfärd är också välkomna. Kära medlemmar hör av er med era bidrag. Vi försöker att få till en mer enhetlig behandling av nya medlemmar. Några klagomål har nått mig om att man får vänta för länge innan man hör något från förbundet när man har anmält sig för medlemskap. Det är ju naturligt att de regionala aktiviteter är störst i de områden där det finns många IF:ar samlade. Alla måste vi dock känna ett ansvar för att IF-båtförbundet känns närvarande längs hela vår kust och i de stora insjöarna.

Apropå insjöar, det nya årtusendets första SM går i Vätern i mitten av juli 2000. Då finns inte minst chansen till en annorlunda tillsegling. Mer om detta hittar ni i denna tidning och i kommande inbjudan. Hörsamma också kallelsen till årsmötet i januari. Där finns stora möjligheter att fräscha idéer om hur ni vill att förbundet ska arbeta. Men innan dess skall ni ha en God Jul och en God början på det nya millenniet.

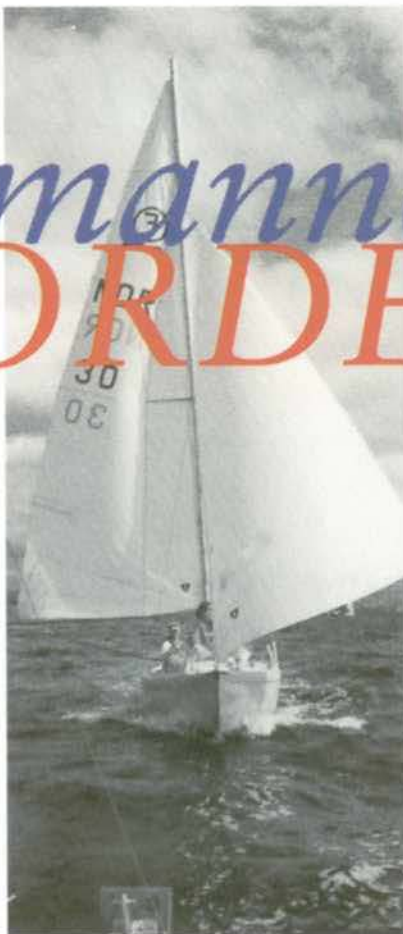
Hans Ögren, ordförande, IF 2223

Innehåll

Ordföranden har ordet	3
Formannen	4
Åpent NM	5
Holländersejlassen	7
Har du hört att...	7
SSIF	8
Öresundsregionen	10
Malmö IF	10
Danska Mästerskapen	11
Vänercupen	13
VIF-cupen	13
Pokal	13
Det kom ett brev	14
SM 2000	14
OIF	16
Måsens perspektiv	16
Säkerhetsbesiktning	18
BIF	19
SM på Utö	21
Själland Runt	22



Formannen HAR ORDET



Nok en begivenhetsrik IF sesong er over. Styret og formann hadde store forventninger til sesongen og det ble lagt ned mye arbeid i vinter og vår for å motivere og skape engasjement rundt IF'en og regattaseiling. Om vi har lykket får andre vurdere, men aktivitetsnivået har ikke sunket, snarere det motsatte. I tørre tall har klassen stilt med flere båter både i Fæderseilasen og NM enn de sist årene. Når det gjelder serie-seilasene i Vestfjorden så er deltagelsen ganske stabil og ligger med rundt tyve påmeldte båter.

En positiv trend er at vi ser flere "nye" båter på banen, dette er ofte båter som ikke har vært aktive regattabåter på mange år, og skyldes vel salg til nye interesserte eiere. Et generasjonsskiftet i blant IF-eiere er på gang i indre Oslofjord.

Etter det jeg kjenner til har det i sommer kommet seks nye IF'er til landet fra Sverige. Manglende tilbud på brukte IF'er sender potensielle nye IF-eiere over kjølen etter båter. Om søta bror liker det eller ikke synliggjøre det iallfall båtens popularitet her hjemme og mankoen på brukte båter. Jeg håper bare alle de ny importerte båtene også blir aktive regattadeltaker i sine hjemlige farvann, noen er allerede observert på startlinjen. Veldig bra, minner bare om at båtene må måles ved eierskifte, ta kontakt med klassemålere eller styret.

Deltakelse fra et antall kretser?

Selv om Forbundet i år skjerpet kravet til det Norske Mesterskapet (tidligere tyve startende inkl. utlendinger - nå tyve norske båter), klarte vi å opprettholde mesterskaps status for neste år. Til orientering har man i Danmark gått motsatt vei, fra tyve til femten nasjonale båter i mesterskapene (Dansk Seilunion har vel innsette at seiling har fått mange konkurrerende aktiviteter og justert kravet til et realistisk nivå). Man kan undres hva Norges Seilforbundets motivasjonen for dette er. Ønsker de å begrense antall NM eller har det med status å gjøre? Ryktene sier at det er på trappene å kreve deltagelse fra et antall kretser også? Gjør man det, er kjølbåt NM over for mange båttypen som ikke uten videre kan flyttes på bilhenger.

Norges Seilforbund burde heller etter min mening gjøre det motsatte; å motivere alle breddeseiler til deltagelse for å opprettholde

interessen for baneseiling og tilpasse NM regelverket sitt i forhold til de rådende omstendigheter for seiling i dag. Ellers ender vi som turseiler hele gjengen. Det er i lokalmiljøer rekrutteringen skjer, ikke på forbundets kontor. Skal vi ha et seilforbund i framtiden forutsetter dette aktive seil- og klasseklubber. Tar man bort muligheten til å arrangere et NM med den motivasjon dette gir både til arrangør og deltaker, vil seiling kun bestå av noen få topper. Man kan da stille seg spørsmålet hvor lenge man har topper, de kommer jo også fra et lokalt miljø med ildsjeler som motivere ungdommen til aktiv seiling og som overfører egen glede ved baneseiling. Se bare hvor vanskelig det er i dag for klubber å samle tilstrekkelig deltagelse i helgerregattaer, dette vil bli ytterligere forsterket ved å frata klubber og klasseklubber den inspirasjon et NM er. Seilforbundet er etter min mening i ferd med å grave sin egen grav.

Tenk positivt

Kjære Norges Seilforbund – tenk positivt, slipp fram alle som ønsker å beholde baneseiling som en idrettsgren selv om den for enkelte klasser ikke er den mest atletiske. Tilpass seilingen til framtiden og med regler som opprettholder interessen for denne type idrettslig glede og kappestrid.

Terje NOR-30



Åpent NM for IF

I årets åpne norske mesterskap stilte 25 båter til start, inkludert to svenske lag og to velkjente Snipelag fra VS. En stabil og god deltagelse i større IF-regatter (33 båter i Færder-seilasen) skyldes i stor grad en aktiv og godt arbeidende klasseklubb.

Fredagen startet det hele opp på Vassholmenbanen i 3–5 m/sek. Nordlig vind. Det er helt på det rene at nordlige vinder ikke favoriserer lokale seilere fra arrangørforeningen da forholdene skifter ofte med hyppige vindskift. Imidlertid var forholdene overraskende stabile. Dermed ble det heller ingen store overraskelser i resultatene, d.v.s. IF-klubbens formann Terje Johannesen som nr. 1 og Kristian Hansen 2 foran resten av ungdomsgjengen. Vår svenske seilervenn Anders Ewert med sitt positivt smittende humør, styrte like sikkert inn på en 3. plass. Hadde disse satt an tonen? Man har jo ofte sett det slik før fra dag en og i såfall ville dette ikke blitt noen "bombe". Litt trist for arrangørforeningen i såfall, for de beste plasseringene var på 5, 6, 9 og 11 – de to siste ved Birger Jansen og Pål Berg.

Av andre aktiviteter som er registrert utenom regattabanen (det nytter ikke å holde noe skjult i den store "familien") så er det sang og gitarspill på Ytre for innlosjerte gjester og andre VS-medlemmer. Det ryktes at det bor hitil skjulte talenter hos noen og



enhver. Ytre Vassholmen synes å få en større og større bruksverdi for foreningen.

På de to neste seilasene på samme fredag valgte arrangørene å holde fast ved korte baner. Seilerne var i utgangspunktet litt misfornøyd med det idet man var vant til lengere baner. I ettertid med kun 1 seilas på lørdag grunnet lite vind, er det opplagt at de erfarne arrangører var bevisste og profesjonelle i sitt opplegg. Resultatmessig var det nå VS seilerens tur etter å ha programmert inn nordanvindene. Christian Bendixen hadde en fin oppvisning med 1 og 2 plass. Det var morsomt å registrere hans engasjerte mannskap, VS velkjente juniorseilere Christoffer Gundersen og Ole Jacob Damsund. Med en leken onkel Christian som rormann ble det med fornøyelighet registrert stor stemning og stor takhøyde i team "Snorremiss". Det er jo på mange måter dette som er kjernen i det vi holder på med, selv om vi midt oppe i det hele er underlagt strenge regler fra NSF.

"Montanus" med juniorforsterkning ved Steffen Skjønberg, VS selvfølgelig, hadde også fått ut rusk i maskineriet og besatte 1 og 2 plassen.

Birger Jansen med familiebesetning og trofaste Ola Nygard ønsket også å være med i medaljestriden – kanskje ikke så overraskende akkurat det!

Tredobbelt VS etter første dag: Bendixen, brødrene Berg og konsortiet Jansen. Det hadde ikke vært tilfellet før.

Forts. neste sida



Medaljører i NM 1999.

Forts fr föreg sida

Lørdag ble en varm og fin dag på fjorden, men seilmessig ble det et dårlig utbytte. Riktignok befestet de to ledende baåter sine stillinger med h.h.v. 1 og 3.plass på dagens eneste seilas.

Nå var såvel aktive som de utholdende arrangører både sultne og tørste og man fant raskt veien til tradisjonsrik fest i klubbhuset i Bruksveien.

Her var det som alltid duket til en flott rekeaften med sang og mye seilskryt. På land er vi alle norgesmestre – det er en del av miljøet.

Søndag åpnet med frisk vind fra relativt tidlig morgen. Nordavinden ville liksom ikke slippe taket. Dette muliggjorde 4 seilaser, slik at det ble i alt arrangert 8 seilaser med 1 strykning. Dette er jo sjeldent bra sett med de aktives øyne, men det innebærer mye slit og arbeid for arrangørene – flytting av bøyer mellom de større vindskift osv. Resultatmessig ble det på søndag stort sett kun en rokering mellom VS-seilerne på medaljeplassene, slik at Bendixen måtte slippe Berg og Jansen foran seg på 1 og 2.plass.

Demed ble det for første gang i IF-klassens snart 30 årige historie, VS på alle medaljeplassene. Heia Vestfjorden!

NOR 135
Pål B



IF-båtar på yttre.

ÅPENT NM FOR IF 1999 6.-8.august 1999

- 1 Pål Berg
- 2 Birger Jansen
- 3 Christian Bendixen
- 4 Anders Ewert
- 5 Magne Fagerhol
- 6 Terje Johannesen
- 7 Mikael Henrikson
- 8 Kristian Hansen
- 9 Christian Dahl
- 10 Svein Heglund
- 11 Jan Kolbjørnsen
- 12 Bjørn Andersen
- 13 Tor Hønningstad
- 14 Børre Sundet
- 15 Nils Jarem
- 16 John Erik Lyche
- 17 Stein Jørgensen
- 18 Holter-Sørensen
- 19 Bjørn Rud
- 20 Peter Nissen
- 21 Tor Mellem
- 22 Sven Hauge
- 23 Espen Thorup
- 24 Anne Ch. Knudsen
- 25 Nicolai Omejer

Hollenderseilasesen 1999 – Et høsteventyr

Etter mange sesonger dominert av regattaseiling på korte baner, lengtet jeg i år mot distanseseilas igjen i vår vakre ytre Oslofjord, en fjord som på gamle kart er navngitt som *Zoen water* av hollenderne. De hadde i en lang periode, særlig i 1600- 1800 årene, en stor handelstrafikk med Norge: de hentet tømmer i det nåværende Son, en vakker liten havn og småby i en lun bukt på østsiden av innløpet til indre Oslofjord. Her er det et trivelig miljø med tradisjonell, vakker trehusbebyggelse, kunsthåndverkstradisjoner og en aktiv seilforening med populære og glimrende havn.

Hollenderseilases arrangeres av KNS og Soon seilforening med start ved Bileøen som har fått sitt navn fordi her måtte de gamle, tunglastede seilskuter legge bi for å vente på gunstig bøl ut fjorden. Regattaen domineres av tur- og havseilere i alle størrelser, og gleden ved naturopplevelsen på fjorden dominerer over den "infighting" som ofte preger våre vanlige banseilaser. Båtene inndeles hovedsaklig i LYS klasser, så IF'en får anledning til å seile mot ganske mange andre båttyper.

I år var vi eneste IF i en klasse med omtrent 20 båter. Siden starten går lørdags formiddag er det greit å seile ned til Son eller Filtvet fredags kveld, noe som i år ga meg en av de friskeste bidevindsseilasene på lenge. Turen rundt Hollenderbåen ble eventyrlig i stålende sol, lett sydlig bris og litt tung sjø etter fredagens kuling. Hvilken anledning til å nyte hvordan skrog og seil i samspill trekker engeri ut av vinden og genererer herlig driv når man finner trimmen! Slik seilas gir bedre ro til å få følelsen i roret og båtens bevegelser – og tid til å oppleve med alle sanser vår vakre kyst pyntet med fine seil og fargerike spinnakere. Hvordan det gikk? Nesten et blasfemisk spørsmål den vakre høsthelgen tatt i betraktning! Kun to båter i vår klasse, begge av typen Happy 27, gikk i mål før oss. Vi kunne tydelig se at IF'ns fart var fullt på høyde så lenge vi slapp å stampe mot tung gammel sjø utover langs Bolærne.

Bli med neste år da vel!

Magne, "Rhesus" NOR 167



Har du hørt att...

...svenske IF'er trives ikke lenger i Sverige – de kommer i "flokker" over til Norge.

...vårX-formann Svein, savner miljøet i IF-klassen – så han har fått plass vid siden av alle IF-ene i vinteropplaget. ...Trond (NOR 153) skal kjøpe ny genua – "Bigga" vant ikke NM i år med seilene fra 1987.

...John Erik (NOR 75) mistet et av mannskapet overbord i NM, men dommerbåten var på plass og fikk den unge seiler ombord i gjen, men buksa ble hengende til tork som protestflagg i akterstaget!

...Pål (NOR 135) tror på høydetrening, i hvertfall han i hele sommer vært på Hafjell.

...Terje (NOR 30) stoler ikke på sjøkartene, derfor har han "kontrollert" forskjellige grunner rundt Vassholmen og ved Torvøya. (Kartene stemmer).

...Nils (NOR 107) er blitt så inspirert av seilmiljøet i Vestfjordens Seilforening etter overgangen fra Asker, så i år vant han IF-serien.

...Pål (NOR 135) har vaskemaskin ombord til seilene (?) – jo før start slipper man de ut i vannet og så kjæres de gjennom propellen på påhengsmotoren.

...Ytre Vassholmen er blitt sommerens Gran Canaria? Ihverfall har Karin (NOR 115) loggført 42 dager der.

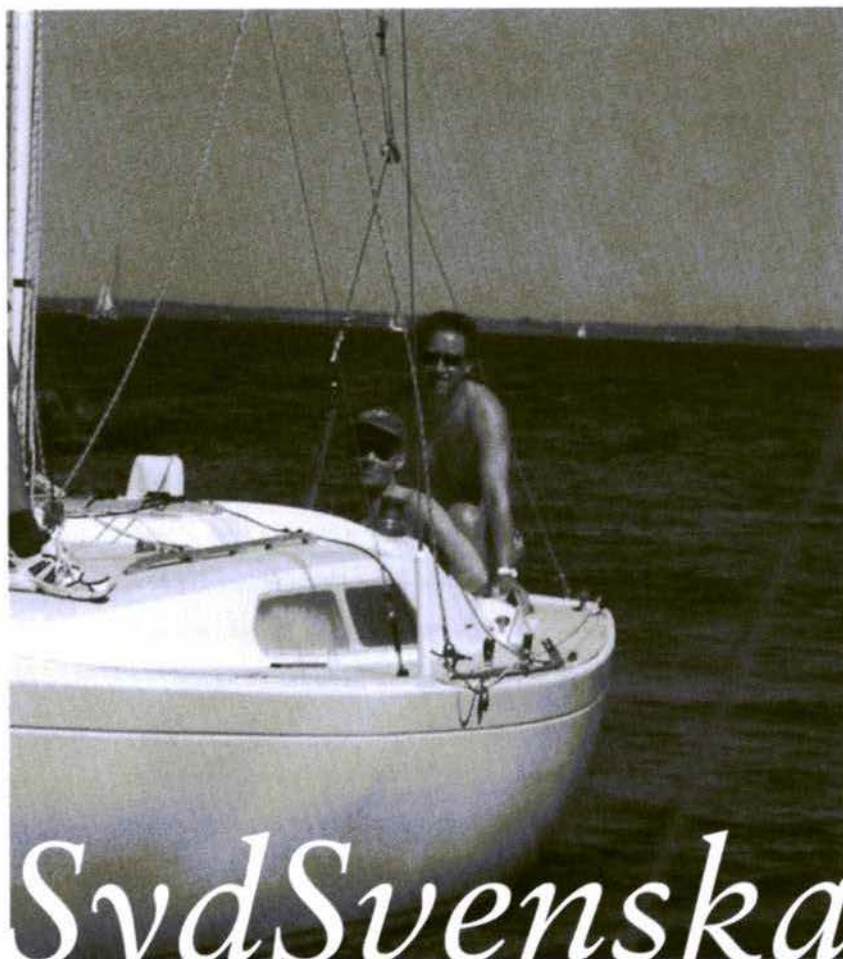
...måler og eks N 117, Jan Chr. Jørgensen ikke synes seiling er spennende nok mer – så derfor har han debutert som krimforfatter.

Tord Sundén är död

IF-båtens skapare Tord Sundén avled sistlidna augusti. Tord Sundén var ingenjör i skeppsteknik och utbildad på Chalmers. Eriksbergs varv blev hans arbetsplats. Lediga stunder ägnades åt segelbåtskonstruktion. 1938 ritade han sin första lottbåt åt GKSS räkning. Det blev ett antal båtar fram till 1967 då IF-båten seglades för första gången. Med Tord Sundén vid rodret och sönerna i brunnen och på fördäck seglades det utanför Långedrag. Det var den 5 februari och Aktuellt filmade. På kvällen sändes inslaget om den första IF-baaåten på TV. Tord Sundén var då 58 år. IF-båten antogs som kappseglingssklass 1970. Omkring 4000 båtar har byggts i Sverige. Av dessa har ett antal, bland annat på Sahlénrederiernas kölar, transporterades ut i världen för att bilda fleets i andra nordiska vatten.

Tord Sundén avled bara ett par månader efter sin 90-årsdag i komplikationerna efter ett lårbensbrott. Så sent som vid Nordiska IFRAs årsmöte i Göteborg 1997 deltog Tord Sundén och berättade om sina planer på en IF-båt med en alternativ sittbrunnslösning. Dessa plande hann han dock ej realisera. 1996 skänkte Tord Sundén ett fint pris till IF-båtförbundet för ständig vandring. Inte minst detta, Tord Sundéns Minne, skall i generationer bidra till att år kära IF-båts skapare och hans namn lever vidare bland oss.

*Svensk IF-båtförbunds styrelse
Hans Ögren*



SydSvenska IF- båtklubben

I motsats till förra året blev sommaren varm och skön. Slitaget på seglen blev mycket mindre och lättvindsgenuan kom faktiskt till pass ibland. Dessutom förlänades vi en extra sommarmånad. September 1999 blev ju den varmaste under detta sekel! Och som vanligt har det kappseglats, kanske inte så intensivt som under fjolårets sydsvenska SM-år, men fullt tillräckligt för att man utan större seglingsabstinens kunnat lyfta upp båten på land, nu när hösten gjort sig påmind med sina frostnätter och gula löv.

Hempel Cup 5-6 juni

Årets segling gick i friska, på

gränsen till hårda vindar på en bana utanför Kastrup Sejlklub. 19 IF-båtar startade varav 8 sydsvenska. Första dagen segrade Team Fridh i SWE 1404 med två spikar före Team Lotus i DEN 135. Andra dagen blev rollerna något omvända. På grund av bättre placeringar och olympisk poängberäkning blev Team Lotus sammanlagd segrare.

Själland Runt 25-27 juni

12 IF-båtar startade i andra start tillsammans med 40 andra båtar av varierande storlek, varav 3 kom från svenska sidan av Öresund. Seglingen sträckning över Kattegatt gick i mycket hårt

väder. Den svenska IF-båten 1164 "Lina" med besättningen Östman/Anfjord/Nörler/Janiec seglade in på andra plats i både klass och start efter drygt 43 timmars segling. Team Garny i DEN 65 vann klassen. Övriga svenska båtar kom i mål på 7:e respektive 9:e plats.

SM på Utö 29 juni - 2 juli

Första gången i historien gick det en lastbilstransport med IF-båtar norrut från regionen. IF-teamen Fridh, Non Stop och Nifelt reste norrut för att försvara Skånes färger. Visserligen blev det inga medaljer denna gång, men med placeringarna 4, 10 och 17 befann sig samtliga på övre resultat-halvan.

Danska Mästerskapet 8-10 juli

Andra gången i Danska Mästerskapets internationella historia stod vänliga Nivå Bådelaug som värd och arrangör. 33 besättningar var anmälda varav 13 svenska och därav 9 skånska. Tävlingen blev en stor framgång för de svenska besättningarna, som belade de två första platserna i regattan samt ytterligare 4 bland de 10 bästa. Regattaetva blev Team Fridh från Lagunen i Malmö, regattatvåa tema Carls-son från Örnsköldsvik och regattatrea och danska mästare Team Lotus från Helsingör. SSIF och VIF hade inför tävlingen satt upp ett nytt vandringspris till bästa besättning i den internationella tävlingen. Priset består av en cirka 2 liter rymlig pokal, som ska fyllas av skummande öl av arrangören och därefter tömmas gemensamt av den segrande besättningen.

Skåne Distriktsmästerskap 28-29 augusti

Normalt är detta en välbesökt tävling. Vi brukar vara många svenska båtar, upp till 12-14 stycken, samt ett halvdussin danska. I år orkade tyvärr inte så många från norra Sundet dra sig



söderut, trots att endast vackert väder och lätta vindar vari sikte. En enda ynka IF, "Infini" från Råå fick försvara norra Sundets färger. Tursamt nog kom våra danska IF-vänner sju båtar starka, så vi blev ändå 14 IF-båtar totalt. Segrare i regattan och därmed även DM-segrare blev favoriterna Team Fridh i SWE 1404 följt av de två danska besättningarna Team Lotus och Team Admiralinden i DEN 69. Fyra och "distriktstvåa" blev Team Non Stop i SWE 1735. Trean, Team Winberg från Råå, kom först på 7:e plats i regattan.

Frem's Hovedkappsejls 11-12 september

Sexton IF-båtar mötte upp varav sex svenska. Tävlingen sammanföll med klubbens femtioårsjubileum, vilket innebar fest med musik och dans i klubbhuset på lördagen och mycket, mycket mat för endast 85 danska kronor. Vi fick lära oss en konstig variant på att hissa "apan". Den får ju seglingsnämnden hissa upp när som helst med två skott för att uppskjuta tävlingen tills vidare. Ett sätt är att skjuta och hissa någon eller några sekunder före startskottet i stället för allmän återkallelse. Alla undrar: "va faen, har jag fel på klockan?"

Och efter andra skottet frågar kanske rorsman. Var vi över? Ser du finska flaggan? Nä, svarar gästen och de flesta fortsätter segla. För "apan" förväntar man sig inte i det läget! Segrare blev den svenska besättningen Team Fridh före de danska teamen Lotus och Admiralinden. På fjärde och även prisplats placerade sig det svenska teamet Nifelt i SWE 13.

Öresundsmästerskapet

Vårt internationella Öresundsmästerskap har på våra danska vänners önskemål reducerats till endast tre regattor. Utgången var osäker in i det sista och avgjordes inte förrän under den näst sista seglingen under seriens sista dag. Sammanlagd segrare blev, liksom förra året, Martin Fridh/Mats Dahlander/Per Rauer i SWE 1404 "Why Not" före Team "Lotus" i DEN 135. På tredje plats kom Team "Admiralinden" i DEN 69.

Vinteraktiviteter

För att hålla ångan uppe planerar vi en massa aktiviteter. Till exempel en genomgång av tolkningsfall på regelsidan för den kappseglande skaran. För alla andra, speciellt nya IF-båtagare, har vi tänkt att hålla en serie träffar för att gå igenom IF-båtens rigg- och däcksutrustning.

Öresundsregionen

IF-seglarna i norra Öresund har detta år både sysslat med både tävling- och tursegling, precis som sig bör när man har en IF-båt.

Allvaret i att ha ett SM på hemmaplan gjorde att flera båtar kom tidigt i sjön för att börja träna intensivt: en båt seglade fast i startmärket vid första regattan i Danmark, en annan försökte knäcka motståndarna med psykologisk krigföring, båt nummer tre och fyra kolliderade vid en träningssegling vilket kostade en mast, den femte tränade upp sina grosshandlarfärdigheter, den sjätte körde slut på barnvakter, osv.

För att summera säsongens tävlingsresultat: Lennart Andersson i SWE-1691 Indigo är den som har lyckats bäst i Råå-Helsingborgs-trakten. Indigo blev i RHSS veckoseglingar 1:a av IF-arna (tvåa i LYS totalt), 17:e i SM och 11:a i Öresundsmästerskapen. I RHSS veckoseglingar blev Johan Winberg i SWE-1870 InFinit tvåa (4 totalt), Bengt Friberg i SWE-180 Bolero trea, Peter Wulff i SWE-58 Bettan fyra och Lars-Erik Persson i SWE-1871 Libell femma. Sammanlagt 11 IF-båtar har deltagit i dessa veckoseglingar, med ett snitt på mer än fem båtar varje vecka. I Öresundsmästerskapen slog Bettan och InFinit till med en sjätte respektive en sjundeplats bland det drygt 30 båtar stora fältet. Indigo blev elva och Göran Persson i SWE-991 Papapapa 22:a.

Resultaten i SM visar på ungefär samma inbördes placering, även om de flesta hade tänkt sig vara högre upp listan; Indigo 17, Bettan 19, Henrik Isacsson i SWE-1938 Sacci 23, InFinit 29, etc. Bästa SM-seglare från Råå var dock Anna Seglö som fuskade genom att gasta i en Malmö-båt. Fredrik Ottermo i SWE-820 Substitut försvarade de svenska färgerna i Själland Runt och belade en niondeplats av 17 IF-båtar.

Vissa IF-seglare har även turseglat. Olof Weister fick efter SM irriterande mycket regn och vind i de danska Smålandsfarvanden. InFinit däremot for till Bohuslän där det gick utmärkt att segla två veckor, om än med tröja på hela familjen. Bröderna Ottermo seglade sina båtar i Danmark och var nog ute längst tid. En del nya IF-seglare börjar visa framfötterna. Till nästa år kommer dessa säkert att synas ännu mer.

Johan Winberg i SWE-1870

Eskadern består av ett tjugotal IF-båtar med hemmahamn från Limhamn i söder till Lomma i norr, det vill säga längs en kustlinje på cirka sju distansminuter. På bägge ovannämnda ställen arrangeras det kvällskappseglingar. I Limhamn seglar IF-båtarna i egen klass medan de tre-fyra Lommabåtarna får samsas i LYS-klassen med andra.

Malmö IF-båt Eskader

Onsdagsseglingar i Limhamn

Fyra IF-båtar deltog ganska regelbundet medan ytterligare fyra deltog sporadiskt. Som förr om åren blev besättningen i IF-13 Cavatina etta, följd av i ordning IF-1735 "Non Stop" och IF-829 "Ingela" på samma slutpoäng, samt IF-263 "Kerberus" några poäng efter.

Pokalseglingen i Lomma

29-30 maj

Seglingen samlade sex IF-båtar varav endast en hemmabåt. De två andra hemmakandidaterna seglade också, men i en LYS-tävling runt fyrarna i södra Sundet under lördagen. Trots mycket lätt vind under dagen lyckades man genomföra de planerade fem racen i Pokalseglingsregattan. Överlägset och inte alltför oväntat segrade besättningen i IF-1404 "Why Not" före IF-13 "Cavatina" och IF-1735 "Non Stop".

Sjollen Race och Lagunen Cup 12-13 juni

Årets upplaga ingick inte i Öresundsmästerskapet, och förhoppningen om att några danska båtar trots allt skulle dra i österled, slog slint.

Första dagen, i Sjollen Race, trängdes den fem båtar starka IF-klassen med Expresser, H-båtar,

Ballader och en massa LYS- och DH-båtar. Som väntat segrade besättningen i IF-1404 "Why Not" klart före IF-2592 "Sjökan" och IF-829 "Ingela". Andra dagen var det dags för bansegling för endast tre klasser. Glädjande var att Malmöeskadern fick oväntat besök, då besättningen i IF-1938 från Viken i norra delen av Sundet, tog tillfället i akt på väg hem från Hempel Cup i Kastrup veckan innan. IF-klassen hade denna dag vuxit från fem till sju båtar. Tyvärr var arrangörens val av bana inte den bäst lämpade för de rådande förhållandena. Styrbordsbanan med ett blandat fält av båtar med olika fartpotential och manöverförmåga orsakade tyvärr både olyckstillbud och olyckor. IF-13 råkade värst ut och fick rodret avseglat av en Express. Denna dag var det jämnare mellan båtarna. Visserligen segrade favoriterna i IF-1404 igen, med en spik och endast 6 poäng i sammandraget av de tre delseglingarna. Två poäng efter och med en spik var placerade sig båda IF-båtarna 1986 "Team LL" och 829 "Ingela".

Saltholm Runt 21 augusti

Ingen IF-klass var inbjuden. Två IF-båtar seglade i den lilla LYS-klassen. Team Nifelt i IF-13 blev överlägsen klassegrare.

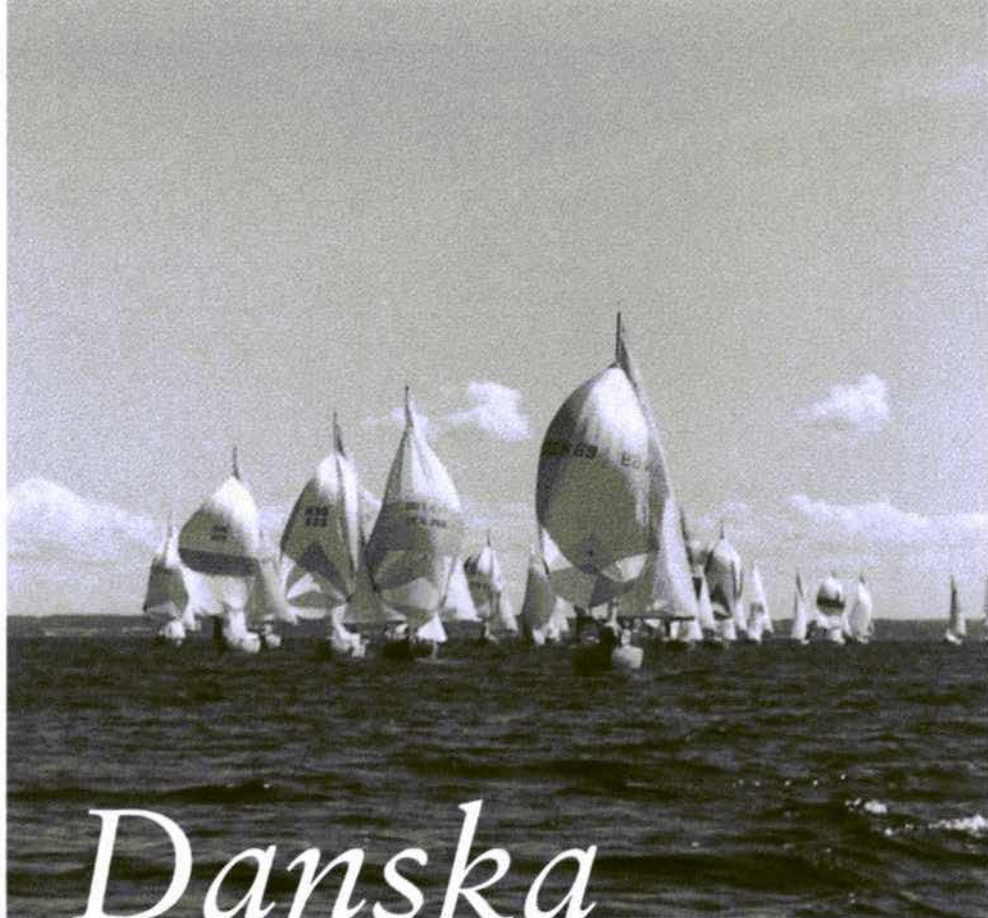
Limhamnsexpressen

Tyvärr inställdes detta års upplaga på grund av för få anmälda båtar. Skärp er, seglare, och anmäl er i tid! Arrangörerna tröttnar alltmer på era senfärdiga "sista minuten-anmälningar".

Ölracet – Först till Dragör att köpa en Hof

Traditionsenligt avslutades säsongen i Dragör. Tre IF-båtar ställde upp i plojtävlingen och för omväxlings skull var även en Express inbjuden, men detta endast för att besättningen bestod av gamla IF-seglare från den f d Skanör-IF-en "Nina". Tyvärr fick Expressen göra för få handikappstraffrundor och lyckades trots allt komma först i dansk hamn för snabb språngmarsch till krogen och det obligatoriska ölköpet.

Eskaderchefen Marek i SWE 829 "Ingela" från Lagunen



Danska mästerskapen

i Nivå den 8 - 10 juni 1999,
på SWE 1938, Sacki

Tanken om ett deltagande i DM i Nivå började egentligen ta form under Svenska mästerskapet i Råå 1998. Då återupplivades en viss tävlingsinstinkt och tankar om att delta i SM Utö.

Under på vintern 98-99, med båten på land funderades det på om vi kanske skulle handla nytt försegel därför att vi möjligtvis tänkte tävla. Efter att ha kollat med flera segelmakare bestämde vi oss för Edman eftersom det skulle passa bra med vår Blixtstor från 1985. Vi tänkte också att kappseglingsregler var något vi behövde mer av och gick på regelseminarium en helg i februari 1999. Det var kul och mycket matnyttigt. Det började närma sig sjösättning och då kom en inbjudan till bröllop! Vår gast Glenn Svärd hade bestämt sig förAgneta och kunde tyvärr ej delta i våra kappseglingsplaner. Båten kom i sjön och det började bli ont om tid. Kristina hade bestämt sig för att gå fortsatt-

ningskursen i kappsegling för damer men den blev tyvärr inställd på grund av dambrist. Kristina hade under 1998 gått nybörjarkursen tidigare tillsammans med Cecilia Sjöstedt, som lämpligt nog stod utan båt. Vi bildade ett nytt team på Sacki SWE 1938, och första seglatsen tillsammans bar i väg till Kastrup och Hempel cup 5-6 juni. Tuftt väder för två tjejer och många misstag gav en slutplacering på 14:e plats av 19 deltagare. Nu bestämde vi oss för att skaffa fönster i Blixtseglet för att se styrbordsbåtarna bättre, och Henrik Edman ställde upp och fixade det. Vi gav ej upp utan visade i Sjollen race i Malmö att man faktiskt kunde göra många fler misstag. Det slutade med en sjätte placering av sju deltagare. Under tiden hade vi bestämt oss för Danska mästerskapen i Nivå istället för SM på Utö. Vi insåg att vi för att få någon placering överhuvudtaget behövde fler tim-

Danmarksmesterskabet 1999 Nivå Bådelaug 8. - 10. juli 1999

Plac	Segelnr	Besättning	Klubb	1	2	3	4	5	6	7	Poäng
1	SWE 1404	M Fridh P Rauer M Dahlander	Lagunen	1	3	1	2	2	5	16	21.7
2	SWE 1724	A Carlsson G Oegren G Thunberg	Oernsk.	22	6	5	1	1	1	6	33.4
3	DEN 135	P Schytte K Ketelsen C Sörensen	Helsing.	16	2	2	7	5	4	3	42.7
4	SWE 1506	A Brunström B Anvenius G Höglind	Längedr.	7	1	10	13	4	2	2	43.0
5	DEN 69	P Lerche J Hemmingsen K Christensen	Nivå	6	22	6	3	3	8	1	48.8
6	SWE 1938	H Isacsson K Hansson C Sjöstedt	WBS	2	7	7	8	7	6	4	61.7
7	DEN 263	B Klepsch L Andersen B Aabin	Hvidovre	9	14	21	6	9	3	11	84.4
8	DEN 228	H.H. Parving J Parving M Andersen	Hellerup	13	8	19	5	16	7	7	91.0
9	SWE 829	M Janiec B Cederblad P Bengtsson	Limhamn	19	4	3	12	19	11	13	92.7
10	SWE 2592	B Andersson U Andersson A Baeckström	Lagunen	3	5	13	14	14	12	18	92.7

mar på vattnet. Vi kunde ej missa någon onsdagssegling i Råå, då vi behövde träna med snabba IF-båtar. Vårt team kunde inte alltid segla tillsammans utan fick uppbackning av Glenn Svärd, Torsten Isacsson och Micke Johnson då vi behövde justera tekniska atiraljer på båten, träna in nya rutiner och bekräfta att de gamla satt.

Danska Mästerskapen istället

Vis av tidigare kapseglingsresultat för Sacki SWE 1938 denna sommar, sattes målet till övre halvan av fältet. Den sjunde juli sken solen när vi seglade in Nivå hamn. Hamnen finns ej med på sjökort från 1985 utan är en ganska ny hamn, bara tolv år gammal. Med sjökort från 1985 och tidigare så tar man sikte på de stora skorstenarna som ligger något söder om Nivå hamn. För de med sjökort modell äldre kan det meddelas att det inte har hänt så mycket i Öresund under de sista åren, förutom en bro och en ny holme lite längre söderut i Öresund. Tillbaka till Nivå, det är en mycket pittoresk hamn med fasta eldstäder, modernt klubbhus med servering och ett litet gatukök i samma pittoreska danska arkitektur. Det är 10 meter till

stranden och den ligger just bakom klubbhuset. Vidare är det är 2 km till byn och är man snabb kan man få låna en cykel av hamnfogden för en vända till affären.

Det fanns många IF:ar i hamnen när vi förtöjde och fler blev det under kvällen, 33 båtar var anmälda till det öppna Danska Mästerskapet. Grabbarna med rutin hade tagit tält med sig för att packa över allt onyttigt som inte behövs under kapseglingssegling. Vi hade turen att få ett erbjudande av Johan Winberg SWE 1870 om plats i hans tält för utrustning som ej platsade på en kapseglingsbåt.

Första kapseglingsmorgonen, det prasslade både föröver och akteröver och lite tjoande blev det mellan bryggorna då alla samtidigt skulle ut till banan. Det var soligt och lite blåsigt, ca 6 m/s men minskade till lätta vindar under dagens lopp samtidigt som temperaturen steg. Med Mustostället på och extra värmande kläder under började man skala av lager för lager. Startlinjerna var bra lagda liksom banorna. När de tre första delseglingsarna var avklarade så bar det i väg mot hamnen, lite trångt i hamnin-

loppet men lugnet infann sig ganska snart. Alla fick snabbt beslagna segel och begav sig upp till klubbhuset för en kall dansk öl. Eftersnacket ljöd kring teman som vilka segel som passade med vilka, fanns det någon bra justering av masten, gasar som skulle ha varit med och liknande.

Andra morgonen gick det lugnt till, frukost serverades i ett tält bredvid klubbhuset. Det låg lite spänning i luften. Hur skulle det gå i dag? Väl ute på havet presterade alla efter bästa förmåga, och den båt som gjorde minst misstag vann. Det fanns en viss svårighet i att segla i lätta vindar. På kvällen var det grillpartaj. Nu hade de flesta etablerat sin position i fältet. Detta berodde troligen på skicklighet... eller? För med två gästande tjejer på Sacki, SWE1938 var det ju klart att skepparen fick förfrågan om han fick någon syl i vädret. Någon skeppare meddelade även att det fanns möjlighet gasta på dennes båt vid tillfälle.

Att nå målet

Sista dagen var verkligen spänd. Start och omstart, det hördes höga röster på startlinjen. Rorsman på Sacki uttryckte sig väldigt tydligt, så tydligt att Olof på SWE 58 undrade om vi gasar inte kunde skruva ner volymen på honom. Det var vinna eller försvinna och innan lunch försvann vinden. Lite fler än hälften hann passera mållinjen. Nästa start blev uppskjuten på obestämd tid. Flera besättningar passade på att ta ett dopp, bland andra SWE 1404. Sista delseglingen startade och efter tredje omstarten kom vi iväg. Preben Lerche i DEN 69 seglade snabbt förbi hela fältet med en mycket snygg babordsstart och behöll ledningen fram till mål. Efter spänd förväntan kom resultat listorna upp. Vi nådde vårt mål, vi kom på 6:e plats. Till och med före de danska bronsmedaljörerna. Skam den som ger sig!

Sackis besättning sommaren 1999 bestod av Henrik Isacsson, Kristina Hansson och Cecilia Sjöstedt.

POKAL till VINNAREN av Danska Mästerskapet

Enligt Dansk Sejlunions statuter är det så att den som vinner DM inte alltid blir dansk mästare. Man måste vara dansk medborgare eller permanent bosatt i landet. Vi får som svenskar medge att detta har känts lite snopet. Näväl, i samband med årets öppna svenska mästerskap på Utö i Stockholms skärgård, kom vi att efter seglingarna diskutera ovanstående faktum, och så småningom utkristalliserade sig en diplomatisk kompromiss.

1. SSIF och VIF sätter upp en pokal som tillfaller den besättning som vinner DM-regattan oavsett nationalitet eller om han eller hon kommer från Norrland.
2. Priset är ständigt vandrande.
3. Arrangören fyller pokalen med öl och besättningen på den vindende båd skal tömme pokalen inden den udleveres.

En enväldig namnkommitté bestående av Göran Ejdeling och Bengt Cederblad döpte pokalen innan den transporterades ner till Danmark. Marek Janiec har gjort gjort fantastiskt mycket för IF-seglingen i sundet, över alla nationsgränser, och namnet kom av sig självt till kommittén. Den fick heta Mareks Pokal, med undernamnet Elvy. 1999 års vinnare och första innehavare av Mareks Pokal blev Martin Fridh med besättning i SWE 1404.

Bengt Cederblad SWE 1094



Vänerncupen 1999

Så är då Vänern-Cupen för IF-båt avgjord det första jungfrueliga året. Cupen består av sju deltävlingar och totalt sju båtar har deltagit. I Vänern finns cirka 50 kända IF-båtar. Torsö Runt lockade flest deltagare med sex kämpar på startlinjen. Gedigen segrare blev entusiasten Leif Leckström i IF-1453, som säkert vann de fyra seglingar han deltog i. Från VIF hoppas vi att ännu fler båtar lockas att delta nästa år. Då skall vi också på någon eller några seglingar ha med västkustdeltagare eller andra utombys. Det finns möjlighet till lånebåtar!

Resultat

Rorsman	Ekipage	Poäng
Leif Leckström	S-1453	40
Jonas Johansson	S-2455	26
Håkan Sandström	S-1995	23
Bengt Heiwall	S-1859	20
Anders Holm	S-3148	18
Jan Väart	S-1435	15
Hans Nilsson	S-3284	7

Bengt Cederblad S-1094

VIF-cup 1999

Rorsman	Båtnr	Värfyren	LSS värfyren	Björlanda Cup	O'Neill Race	Tjörn Runt	DM Sunne-skärr	LSS Höst-regatta	Totalt
Mikael Henriksson	2377	10	10	Ingen start			9	6	35
Bengt Cederblad	1094	6	7			2	6	10	31
Peter Berg	1489	8			10	2	5	5	30
Stefan Sedersten	433				9		8	8	25
Anders Ewert	222	9	8				7		24
Göran Ejdeling	2404					8	10		18
Alf Andersson	677		9					9	18
Kjell Johansson	2092	7	6				4		17
Joachim Osbeck	1687					5		7	12
Jussi Santonen	306					10			10
Magnus Lundberg	1513					9			9
Bengt Heiwall	1859					7			7
Kaj Thorén	1529					6			6
Per-Olof Skoglund	2609					4			4
Per Wretlind	2498					3			3
Tore Larsson	2880					2			2

Poängberäkning för VIF-cupen:

Av de sju seglingarna får de fem bästa resultaten räknas.

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

DNF & DSQ = 1p

Vid LYS-seglingar räknas resultatet enligt korrigerad tid.



Det kom ett brev...

Vi har fått det senaste informationsbladet från VIF. Även om vi bor långt borta så vill vi gärna ha lite nyheter. Vi hade en IF i Hunnebostrand, S-2410 Louise, till för två år sedan då vi sålde den och bytte till en större båt. Men vi har fortfarande en IF, 1757 Thérèse, här på Genève-sjön i Schweiz. Det är en härlig båt att segla. Här lär det finnas cirka 20 båtar, men man ser bara en fjärdedel. De flesta ligger och ser övergivna ut i hamnarna runt sjön. Trots allt ser det ut att vända, för i år har vi sett flera som aldrig syntts till för-ut.

Förmodligen ägarbyte och ett nytt liv för båten. Det är klart – ofta är det lite vind och båten är tung och långsam. Vågorna är inte heller i harmoni med båten. När det blåser däremot, då går det undan.

Den största konkurrenten till IF-en är en fransk båt med ungefär samma mått men mycket lätt och med en djup köl. Men den båten skulle inte gått långt på västkusten utan att göra en "blonk".

*Hälsningar från Schweiz
Birgitta Troesch*



SM för IF-båt år 2000

År 2000 är det på nytt dags för IF-seglare i västra regionen att segla SM på "hemmaplan".

Uppdraget att arrangera SM för IF-båt år 2000 har tilldelats Sjötorps båtklubb och Amnehärads båtklubb. Detta innebär att IF-SM för första gången i världshistorien kommer att seglas på Vänern, närmare bestämt på vattnen utanför Sjötorp i östra delen av Vänern. Mästerskapet är planerat att äga rum under tiden 10-16 juli.

Sjötorp

Vackert beläget vid Vänern, strax norr om Mariestad, vid inloppet till Göta kanal ligger Sjötorp. Samhället har cirka 600 åretruntboende, det är en livaktig sommarort och kallas inte för inte "Vänerns Smögen". Under sommaren gästas Sjötorp av 1000-tals turister som får tillfälle att uppleva den speciella atmosfären kring vattnet och kanalen med slussarna.

Sjötorp har genom det stora antalet turister och kanalfarare byggt upp mycket bra faciliteter för seglare och båtturister. Vad gäller ackomodering finns ett antal fyrbäddsstugor ett stenkast från hamnen och inom samma kast också en serviceanläggning med dusch och övriga faciliteter. Är man intresserad av dessa stugor bör de bokas nu. Närmaste officiella campingplats ligger tyvärr 12 kilometer bort men IF-seglarna erbjuder "dansk camping" på de grönytor som finns nära hamnen. Uppställningsplats för husvagnar finns också. Det ligger en matservering med fullständiga rättigheter 25 meter från hamnen (enligt Leif Leckström) så risken att torka ut eller svälta ihjäl är mycket liten. Omgivningarna kring Sjötorp erbjuder speciellt sommartid en mängd möjligheter även för de som inte är helt besatta av seglingarna. Till exempel avhålls Hova Riddarvecka. Man kan cykla utefter Göta kanal eller pressa sig med dressin spårledes mellan Lyrestad och Gullspång. Skara sommarland ligger heller inte långt borta.

Transporter

De norrmän som vill delta hälsar vi speciellt välkomna och de kan lämpligen lyfta i Halden och sedan ta sig via Dalslands kanal ner till Vänern. Västkustseglare får ta lastbil eller Göta Älv. Från Hjälmaren återstår cirka 10 mil landvägen men det bör vara genomförbart. IF-seglare från Vättern har nu verkligen chansen att vara med. Ostkustseglarna vi talat med kommer åtminstone att i ena riktningen åka lastbil och det får väl även norrlänningar

och skåningar göra fast i bägge. Detta SM blir tvivelsutan ett av de mest centrala som har gått av stapeln. Arrangerande båtklubbar har förhandlat med kanalbolagen och vi kommer att bli sponsrade på del av kanalavgiften.

The Sjötorp doctor

Vänern som seglingsvatten är spännande och utmanande. Förhärskande vindar ligger på sydväst men även nordväst är vanligt. Torsö skyddar något mot sjö från sydväst medan en nordvästlig rökare lätt åstadkommer en korthuggen, skvalpig, blöt, särskiljande sjö. (Vattnet går att dricka). Det finns inga landformationer som styr vinden men en ordentlig sjöbris, The Sjötorp Doctor, som klämmer i med ungefär 8 m/s. Ingen ström har upptäckts. Utseglingen från hamnen till banområdet är endast en distansminut.

Vi uppmanar alla IF-seglare i Vänern att redan nu starta hårdträningen inför mästerskapet och visa övriga landet att det inte är någon tillfällighet att Vänerregionen under åren har fostrat många svenska elitseglare. Som exempel kan nämnas att Mikael Collberg kommer härifrån trakten.

Välkomna till SM-seglingarna för IF sommaren år 2000!

Leckström/Cederblad

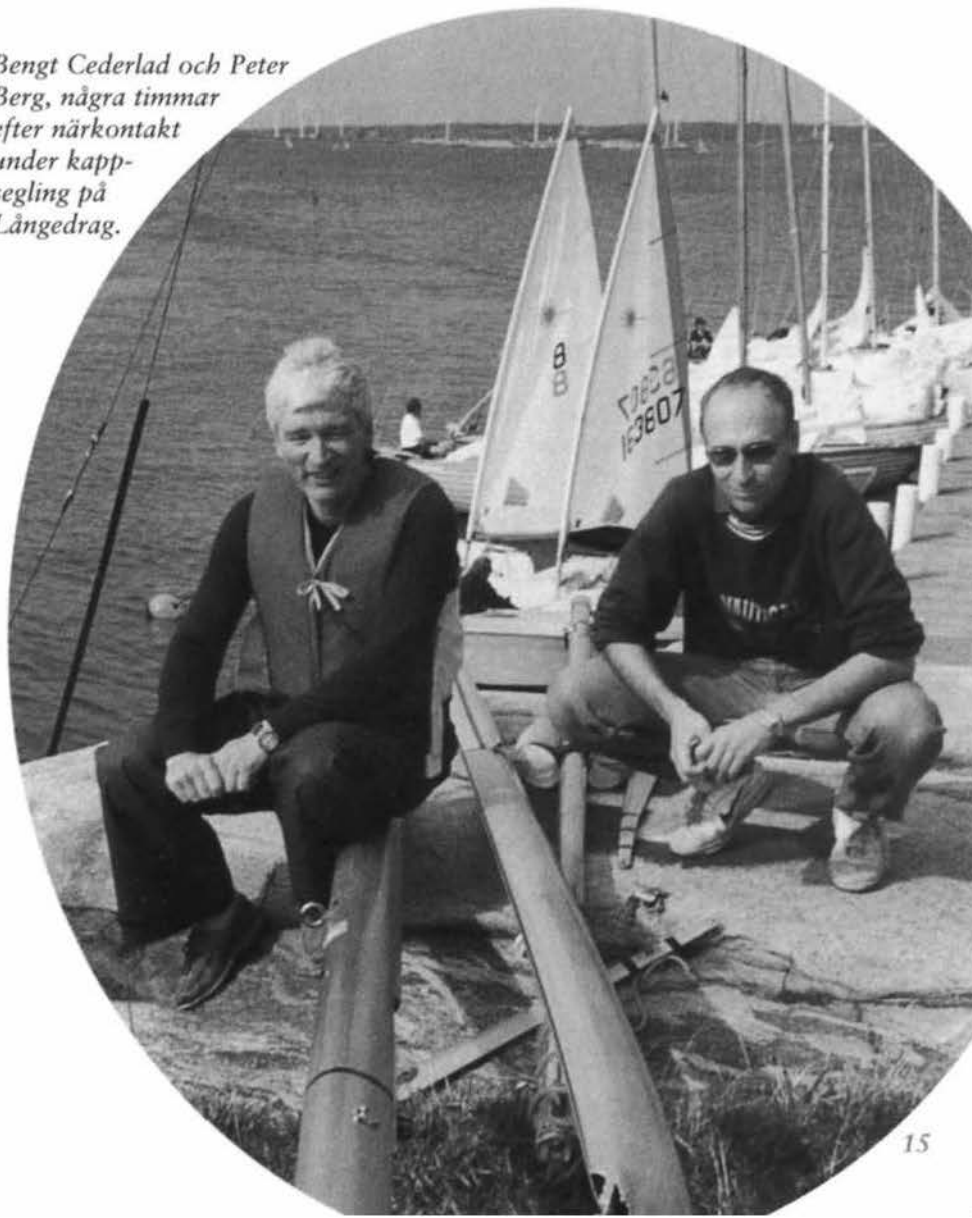
Till SM-sidan är adressen

<http://hem3.passagen.se/ifsm/>

Den som redan nu vill ha ytterligare information om IF-mästerskapet eller Sjötorp och Sjötorps Båtklubb kan kontakta följande personer:

Leif Leckström	tel 0501-51 021
Anders Moberg	tel 0506-15 242
Tore Hurtig	tel 0551-20 725
Kenneth Nilsson	tel 0552-20 864

Bengt Cederlad och Peter Berg, några timmar efter närkontakt under kappsegling på Långedrag.



Året 1999 på Ostkusten

Som vanligt har alla medlemmar i OIF haft rikliga tillfällen till samvaro. Förutom de sedvanliga pubkvällarna, både vår och höst, bjöds det under våren på ett populärt studiebesök hos Gunnar Swärd och Epotex, som specialiserat sig på epoxi och plastpestbehandlingar. Våren i övrigt gick tydligt i det förestående SM:ets tecken, med såväl två välbesökta teorikvällar med Björn Österberg, som tre träningskvällar på Bosö Båtklubb.

Hela försommaren var som vanligt välfylld i kappseglingsskalendern, och säsongens höjdpunkt inträffade veckan efter midsommar, med en härlig SM-vecka på Utö. Vädret var härligt, arrangemangen av Haninge Jolleseglare flöt mycket bra och ett stort antal backar sponsrat färsköl hittade vägen ned i torra seglarstrupar. En stor macka med dryck väntade för övrigt alla seglare på bryggan den sista dagen – mycket uppskattat av trötta besättningar.

Stämningen under tävlingarna var i topp, och nådde oanade höjder under regattamiddagen, då serveringspersonalen på Utö Vårdshus till slut lite diskret frågade om vi snart hade sjungit klart – de ville servera efterrätt, och släppa in övriga danslystna gäster...

Förutom kappseglingar, hör en segling ut till Sandhamn den första helgen i oktober till höstens övningar. Vädret i år var ju inte det allra roligaste, men det blev ändå en liten samling där ute.

Hösten på ostkusten skall vi ägna åt nöjesseglingens fröjder. Den 27 oktober berättar långfärdsseglarna från Ellen om sina resor i österled, och den 24 november får vi höra meteorologen Anders Ljunqvist tala om vädret till sjöss.

Våren 2000 skall vi naturligtvis fortsätta att träffas. Har du några förslag på aktiviteter, eller andra frågor, kan du höra av dig till Lasse Andersson (08-511 809 64) eller Anita Sikström (08-767 12 93).

Ur MÅSENS perspektiv



Jag är en mås, en helt vanlig fiskmås. Vi kan kalla mig Måsa – jag heter egentligen något annat, men jag vill vara anonym, av hänsyn till min familj. Jag och min partner – Måsart – hade byggt ett fint litet bo i somras på Utö i Stockholms södra skärgård. Vi hade hittat ett drömställe i skyddat läge, men ändå med sjöutsikt, uppe på överbyggnaden på en segelbåt. Det är inte varje dag man hittar en sådan tomt, det vill jag lova. Den var lite förfallen, javisst, och det var ju rivningskontrakt – man visste aldrig om och när båten skulle ut och segla – men det passade oss utmärkt i alla fall.

De vinglösa kommer

En dag, när jag som vanligt låg på våra ägg och drömde om små dunbollar, började konstiga saker hända vid vår lugna brygga. Det kom en massa båtar, vilket ju inte är ovanligt i en gästhamn, men det här var alltså en massa segelbåtar som kom antingen en och en, eller i flock på bästa måsmanér. Alla båtar var likadana, förutom färgerna – apelsinorange, mår-illa-gröna, bris-blå, vitaminvita och äggule-gula. Och alla människor som kom med båtarna betedde sig på samma sätt, de började boa på land! De bar sig lite konstigt åt, för de samlade bara bomaterial från båtarna,

men de byggde riktigt fina bon på land, kanske lite mer i skators smak än mäsars, men ändå.

Jag och Måsart funderade inte så mycket över de vinglösa till en början. Vi låg på våra ägg, fångade fisk och hade det bra. I båten bredvid oss, fanns en flock vuxna människor och en människounge som kastade bröd och andra godsaker till oss. De hade byggt ett stort och präktigt bo uppe på land, men ville tydligen hellre bo i båten. Andra byggde visst sina reden inomhus, uppe i byn, men var de än hade sina bon, kom de troget ned till sina inmutade båtrevir varje dag. Efter flera dagar verkade inflyttningen ha lugnat ned sig, och 42 båtar trängdes vid bryggorna.

Starka revir

Så började själva syftet med kolonin att stå klar – det skulle bli kappsegling!

Det var då som jag först började fundera om människor bara är stora trutar och seglen är deras surrogatvingar. Aktiviteten vid båtarna var otrolig när hela flocken skulle lyfta – förlåt, segla ut – samtidigt. Man drog i tampar, flaxade med seglen, viftade med armarna och försökte på det hela taget att sätta sig i respekt hos de andra redan från början. Revir är viktigt även för seglare, förstod vi snart. Närma dig aldrig en kappsegelare på fel sätt, för då låter de värre än havstrutar: Styrbord! Styrbord! Eller Upp, upp, upp, upp! Även skarpa visslingar används för att markera revir.

Ibland följde jag eller Måsart med ut till banan för att fiska lite. Det var mycket intressant att iaktta vad som hände ombord. På en del båtar gled man fram som en mäs på uppvindar – bara svävade lätt och fint tills ett tillfälle uppenbarade sig, och då, pang på, så var fisken i näbben, eller motståndaren bortjagad. Andra var mer som silvertärnor, aggressiva, högljudda och inte roliga att komma för nära. En del var snabba, en del skickliga på att läsa vindar och strömmar, och åter andra lärde sig som ungfåglar genom att titta på de äldre, men

alla verkade ha ganska roligt – för att vara människor.

Roligast av allt var att sväva över de orangefärgade "märkena" och se vad som hände där. Påfallande många verkade vara fullkornsfixerade, för det var mycket tal om helvete, speciellt när de sysslade med de färggranna seglen, som i många fall var lika pråliga som en gräsands parningsdräkt. En del rorsmän lekte också med sina gastar genom att göra ett skenaanfall mot det ena märket, för att sedan tvärt ångra sig och styra mot det andra. Leken var ganska högljudd, men för oss helt obegriplig.

Samma nattrede som tidigare

När båtarna kom in mot bryggan efter dagens revirkamper, började man genast gnabbas om favoriserade platser. För att undvika konflikter, valde de flesta att välja samma nattrede som tidigare, men en del våghalsiga knuffade sig in till ett bättre läge. Trots att det var trångt, blev det bara mindre gruff, förmodligen för att de redan gjort upp någon form av rangordning. Seglen synades, putsades och rullades ihop lika omsorgsfullt som om de vore vingar, och de flesta besättningar utbytte läten och vänskapliga knuffar för att stärka flockgemenskapen.

På kvällarna fick vi oftast vara ifred. Flocken av seglare vandrade till synes planlöst omkring på bryggorna en stund efter seglingarna, men sedan flyttade de sig upp till kvällens samlingsplats. Tiden för samlingen markerades med att en av dem sköt ett skott rakt upp i luften. Jag och Måsart trodde först att de siktade på oss, men vi lärde oss att bortse från oljudet.

På trappstegen till Gruvbryggan satt det långa rader av människor, som svalor på en telefontråd, och de tjattrade värre än starar, medan de åt och drack efter dagens duster. Jag tyckte mig se en viss dragning till artfränder från den egna trakten, men den rivalitet som rådde till sjöss, fanns inte alls på land. Ingen stal till exempel mat av någon annan,

och det eviga spelet om platser hade avstannat. Kolonin skingrades framåt sena kvällen, och var och en somnade i den ljusa sommarnatten, de allra flesta i samma nattrede natt efter natt.

"Glittrande havets seglare"

Så plötsligt en dag hade de lekt klart, de vinglösa. Alla olika saker som lagts upp på land, släpades tillbaka till båtarna, och människorna visade en häpnadsväckande förmåga att minnas var de lagt saker och ting – nåja, de flesta, i alla fall. De hade nått någon form av resultat med sina övningar, det var klart, men inget jag lyckades förstå. Inget som hade något med vare sig äganderätt över boplatser, partner eller mat, i alla fall. Tror jag.

Den sista kvällen som seglarkolonin höll ihop, fick jag på avstånd höra ett sällsamt ljud – människorna skrånade i flock! De själva tycker säkert att det låter vackert, men i mina mäsöron skär det illa när närmare 150 människor klämmer i med "Sailing". Vi hade ändå försökt lära dem mäslåtar flera nätter och morgnar tidigare, men förgäves.

Det vi lärde oss under dessa dagar, är att människor kan vara förvånansvärt fågellikna, när man iakttar dem en längre tid, som vi fick förmånen att göra. Våra "glittrande havets seglare" visade upp en spännvidd av karaktärer som jag inte tidigare visste fanns, och jag vill sticka ut näbben och påstå att det kanske finns lite människa i oss alla, mäs som skata. Kanske kan vi också lära oss något av dessa märkliga varelser, som utvecklat sina falska vingar för att kunna glida fram som en svävande mäs, fri på havet, i vinden...

Hur det gick med äggen? Jo tack, det blev tre välskapta ungar, som alla snabbt lärde sig att ropa "upp-upp-upp". Ni kanske ser en fläck på kapellet efter någon av oss, om ni kommer tillbaka till Utö nästa sommar.

*Segelflygande hälsningar
Måsa*

Säkerhetsbesiktning

– första säsongens erfarenheter

"Under min första säsong som säkerhetsbesiktningssman har jag besiktigt åtta IF-båtar och dessutom fått min egen båt besiktigad. Efter detta har jag själv fått en reviderad syn på vissa av IF-båtens så kallade standardbrister". Jag får ju inte besiktiga min båt själv och anlidade därför en besiktningssman licensierad från Svenska Båtunionen. För denna förrättning på knappt en timme fick jag betala 300 spänn, trots att det rekommenderade priset från Båtunionen är 150 plus om-kostnader! För att besiktiga en medlems IF-båt brukar jag själv ta en hundring plus eventuell ersättning för bensinen.

Här återkommer jag med listan på förväntade anmärkningar, som jag beskrev i min första artikel i ämnet i 1999 års vårnummer, men nu med kommentarer.

1. Självlänsarnas slangar har endast enkla slangklämmor

Här fick jag min första 2:a (säkerhetsrisk). 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 som reserv om den första skulle gå sönder. Upptäcker man läckage och drar sönder den första klämman kan man alltså enkelt byta.

2. Mantåg saknas

Mantåg behövs ej på denna typ av båt om det finns ett grabbräcke på rufftaket, halkskydd på däck och fotlist längs sargkanten. Allt detta finns ju på en standard IF-båt. Och seglar man ensam är det bättre att använda säkerhetssele.

3. Räddningsstege saknas

Visserligen går gränsen vid 0.5

meters fribord, och en IF-båts fribord är 0.65 meter. Men min besiktningssmans åsikt var att för denna båttyp ska man inte kräva räddningsstege. Därtill är godkända stegar för negativa akterspeglar svåra att få tag på.

4. Länsypump saknas

Här fick jag också en 2:a. Fast montage av en länsypump kräver att man gör hål i ett vattentätt skott för att sugslangen ska kunna komma ner i kölsvinet, och några sådana hål vill jag inte ha i min båt.

5. Batteriet placerat i samma utrymme som bensindunken.

Jag flyttade bensindunken till kistbänken.

6. Huvudströmbrytare saknas

Även här fick jag en 2:a. Fast ännu har jag inte insett varför man ska ha huvudströmbrytare om alla sladdar är avsäkrade.

7. Säkringstavlans inte uppmärkt

Jag tittade en gång till och upptäckte att sladdarna faktiskt var uppmärkta med nummer. Detta är standard för alla varvstillverkade båtar. Numren refererar till ett kopplingsschema, som finns i IF-båtens ursprungliga instruktionsbok från Marieholms Bruk. Jag kopierade sidan och satte in den i båtpärmen.

8. Kökets lågor för nära lättantändigt och brännbart material

Om ett gammalt Jobo-Electrolux-kök inte är upphängt på kardanen blir avståndet till taket faktiskt tillräckligt, så länge man inte har en gardin i närheten. Så se till att dra bort gardinen när du lagar mat. Möjligtvis blir avståndet till taket en aning för litet med ett nytt Origo 3000, vilket ju är

högre. Men i så fall är det bara att klistra på något brandsäkert material i taket ovanför spisen.

9. Brandsläckaren för gammal

Ja, visserligen, men den verkade fungera. Pulvret var löst inuti och mätaren stod på grönt. Receptet är att förvara släckaren liggande och ge den en "kyss" i ändan med en träklubba då och då.

10. Motorlanterna saknas

Ja, men IF-båten är ju en segelbåt och man behöver inte gå med motor om det blir mörkt. Dessutom kan man inte montera en motorlanta under en trekammarstoppplanerna. Och en sådan är bättre, för den syns mycket, mycket längre.

Endast tre anmärkningar alltså. Två av dem går mycket lätt att åtgärda. För att åtgärda den tredje krävs troligen att man måste göra en genomföring genom ett vattentätt skott, vilket jag av säkerhetsskäl inte vill eller kommer att göra.

Andra brister

Till sist listar jag några andra vanliga säkerhetsbrister, som jag anmärkt på under mina förrättningar.

Förtöjningsknapar

Min båt har tillverkningsnummer 646 och levererades från varvet våren 1971. En så gammal båt är utrustad med förtöjningsknapar med teakstock. Under dessa sitter det rejäla, stora brickor på de två kraftiga pinnbultarna. Men på nyare båtar sitter det aluminiumknapar med 4 stycken 6 mm pinnbultar vardera. Över dessa sitter det brickor, som inte är större än muttrarna. Dessa bör bytas ut mot större så kallade maxibrickor.

Annars riskerar man att dra muttarna rakt genom däckets vid ett kraftigt ryck uppåt.

Batterilåda

På en del båtar står batteriet löst utan låda i kölsvinet. Det har hänt att batterier har spruckit och syra runnit ut.

Brandsläckare

Brandsläckaren är så väl undan-gömd, att den som inte vet var den finns aldrig hittar den.

Livboj

Livboj saknas.

Lanternor

Lanternorna är ofta för små och ej godkända för färd på internationellt vatten efter solens nedgång.

Självlänsar

Ena eller bägge självlänsarna ur funktion. Om dessutom pluggar saknas ombord skulle åtminstone inte jag våga mig ut i en sådan båt. Vad gäller pluggar, är de som finns i handeln förkastliga. De är tillverkade av lövträ och därmed alldeles för hårda. Bäst fungerar det med vanliga korkar av litet större modell. Vinkorkar fungerar också, men då måste man klistra några lager tejp runt korkarna för annars fyller de inte upp hålet i självlänsen.

Roder

Rodret glappar väldigt mycket. Antingen är rorkulten dåligt fastskruvad i roderplåtarna (lägg en tunn träskiva emellan om det behövs), roderplåtarna lösa eller också saknas O-ringar eller bussningar på rodertapparna.

Ej godkänd gasolinstallation

Det är nästan omöjligt att installera gasol på ett regelsensligt sätt i en IF-båt. Undvik helst gasol. Om du ändå bestämmer dig för att ha det, använd aldrig kök eller gasolvärmare och tänd heller aldrig någon annan öppen låga inombords till sjöss. Gasol är lika explosivt som bensin!

Marek Janiec, nyutexaminerad säkerhetsbesiktningsman



Bottenhavets IF-båtklubb

Seklets sista sommar kommer jag förhoppningsvis inte att glömma. Sol och svaga vindar gjorde seglarlivet lätt och trivsamt. Att den sexton kvadratmeter stora potatisodlingen p grund av uteblivet regn blev en katastrof är lätt att acceptera. Att fler än jag trivts ombord i sommar blev jag varse när jag en septemberdag satt mig tillrätta i sittbrunnen. Mellan över- och undervant hade en spindel vävt ett vackert nät och det kraftiga motljuset förstärkte intrycket. Men, inte nog med det, för när jag tittade ner på skotbänken fann jag till min stora förvåning att två spröda grässtrån, bara några millimeter höga, frodades i kanten mot sittbrunnsbänken. För ett ögonblick tyckte jag att det såg trevligt ut, men förnuftet fick råda och med spetsen på en kniv förpassades odlingen överbord.

Rapport från Härnösand

Årets första segling Härnön Runt blev en utdragen historia p grund av svaga vindar. IF 1727 lag L

Eriksson med yngsta besättning och skrynkelfria segel tog en väl-förtjänt seger. IF 1688 med PO Björner som skeppare och därtill nybliven IF-båtagare genomförde sin första kappsegling i egen båt och visade god kämpaglöd.

Mjösjöseglingen med sex deltävlingar har traditionsenligt genomförs.

Lag J Hsalin med IF 3286 deltog i seglingen Storön Runt och placerade sig som bästa IF-båt med totalplaceringen tredje båt i ett lysfält med 30 båtar.

Framgången följdes upp med en totalseger i Hemsön Runt efter en formidabel spurt.

I bankappseglingarna Vårankaret och Ordinarie regattan med sammanlagt sex delsglingar segrade IF 709 lag C Westman. Årets sista segling Lungön Runt vann IF 1981 lag H Gilliusson efter ett spännande kaos i seglingens slutskede.

IF 603 lag E Parkman med hemmahamn i Nordingrå har visat goda takter på några av regattorna i Härnösand.

Forts nästa sida

Forts fr föreg sida

Rapport från Örnsköldsvik

IF 1724 med besättning Anders Carlsson, Mikael Ådahl och Gabriel Ögren vann SM på Utö. Detta var Anders femte SM-titel på tio mästerskap. Vem gör om den prestationen. IF 1552 med skeppare Fredrik Nordin tog en hedersam elfteplats med många rutinerade ekipage bakom. Vi gratulerar till framgångarna. IF 1724 tog för övrigt även hem segern på Ulvöseglingarna.

IF 1664 lag D Westman vann Ulvödistanzen. Dick som passerat 70-årsstreckets trivs i små båtar och seglar med framgång även Neptunkryssare. Vid segling om Neptunkryssarpokalen blev det brons.

Rickard Thurdin som för första säsongen seglar sin IF 354 har deltagit i Pelle Melinders minnessegling runt Ulvön.

Rapport från Övre Norrland, Umeå, Luleå med flera platser

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

Vandringspriser

Inför det gångna årets säsong har BIF skänkt tre vandringspriser i form av halvmodeller till bästa IF-båt i Örnsköldsvik, Nordingrå och Kramfors. Priserna har i år erövrats av: Örnsköldsvik - IF 1724 lag Anders Carlsson.

Nordingrå - ej utdelat. Kramfors - IF 3286 lag John Hallin.

Vi sätter gärna upp fler priser på andra orter där IF-segling pågår. Kom med förslag.

IF 709 Christer Westman

Kiloårpoäng

Besättningen på IF709, BIF, hade totalt 436 kgår/poäng. Vi tre från SSW i Lidköping slår detta. Besättningen på IF 3269, Karl-Erik Andersson, Hans Eliesson och Lennart Birg-ersson har följande data: Samman-lagd vikt 286 kg, sammanlagd ålder 186 år. Summa: 472 kgår/poäng.

Mvh K-E Andersson

PS. Vi möts väl i Sjötorp? DS.

Kappseglingsresultat SOMMAREN 1999

Ulvöregattan och Ordinarie regattan är underlag för BIF-rankingen

Ulvöregattan / DM, Örnsköldsvik

1. IF 1724 lag A Carlsson
2. IF 1552 lag F Nordin
3. IF 1664 lag D Westman
4. IF 1725 lag P Näslund
5. IF 1154 lag L Lundqvist
6. IF 603 lag E Parkman

Ordinarie Regattan / Norrlandsmästerskap, Härnösand

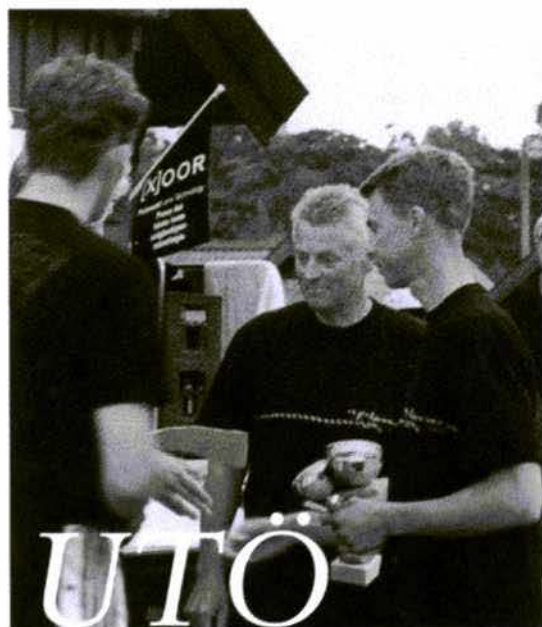
1. IF 709 lag C Westman
2. IF 1981 lag H Gilliusson
3. IF 1724 lag L Eriksson
4. IF 3090 lag J Tjernberg
5. IF 3286 lag J Hallin
6. IF 603 lag E Parkman
7. IF 2346 lag B Petterson



BIF-ranking 1999

Båt/besättning	Ord reg/NM	Ulvöreg/DM	Poäng	Placering
1:a				
Lag C Westman IF 709	3+3	-	6	1
2:a				
Lag A Carlsson IF 1724		2+2	4	2
3:a				
Lag H Gilliusson IF 1981	2+2	-	4	3
4:a				
Lag F Nordin IF 1551	-	1+1	2	4
5:a				
Lag L Eriksson IF 1727	1+1	-	2	5

SM på 1999



Anders Carlsson med besättning.

Efter en dryg veckas röding och öringfiske uppe vid vår fjällstuga går resan till Ö-vik igen för sjösättning av IF-en. Det har redan gått två veckor in i maj och vädret är riktigt bra för träningssegling. Ny i besättningen för i år är Gabriel Ögren, som ersätter Christer Sellin efter femton års seglande på S 1724. Till skillnad från föregående år har vi lagt upp ett träningsprogram två gånger i veckan, så att vi skall komma igång med manövrar för hela besättningen. Korta kryssben med många gippar på länsen.

Tyvår är det många IF-seglare som slutat kappsegla under de senaste åren, vilket innebär att vi inte får ihop tillräckligt stora fält för god startträning. Vad gäller konkurrensen så har vi gamla IF-rävar som Dick Westman och Karl-Erik Nordin, så vi får ett bra motstånd ute på banan. Efter några lyckade seglingar med vårt nya Blixt-ställ, så kändes det som om vi hade både båtfart och en väl samtrimmad besättning.

Så är det dags

På midsommardagen lämnar vi den vackra skärgårdsön Trysunda, för att ta bilen ned till Vaxholm där vår lånebåt ligger förtöjd. Vi avnjuter en god lunch hos båtägaren Hilding innan vi styr vidare mot Utö. På måndagen anländer vi till Utö, platsen där det första SM-guldet seglades hem av S 1729 år 1989. Mikael anlände med färja och hela besättningen var på plats. Nu skulle båten göras i ordning inför veckans strapatser. Allt gick efter ritningarna förutom att båten ej var inmätt efter de nya klassreglerna. Men med lite tur fann vi en välvillig mätman som ställde upp och mätte båten. Se till att båten är inmätt innan ni åker på ett mästerskap, det underlättar. Så är det dags för Tune-up seglingen. Alla är lite spända inför seglingen, för man vet ju aldrig riktigt var konkurrenterna står. Starten går perfekt och vår strategi att gå mot Utölandet visade sig vara ett lyckat drag i den här seglingen liksom under de flesta av seglingarna. Med ett fantastiskt flyt under de sex första seglingarna, gick vi ut för att försvara 1:a placeringen i de sista två racen. Detta lyckades vi med även om det blev lite onödigt spännande innan vi tagit oss i mål. Vårt femte SM-guld på tio år var i hamn. Prisutdelning med bad, och champagnefest på Utö Vårdshus fick avsluta denna lyckade vecka.

Tack Haninge jolleklubb och OIF.
S 1724 med Anders, Mikael och Gabriel i besättningen

IF SM 99

Resultatlista Arrangör: Haninge Jolleseglare

Plac	Båt/besättning	Klubb
1	SWE 1724 A Carlsson, M Ådahl, G Ögren	ÖSS
2	SWE 2295 B Österberg, A Nilsson, P Pettersson	USS
3	SWE 1639 S Eklund, B Eklund, G Bohlin	USS
4	SWE 1404 M Fridh, P Rauer, M Dahlander	BSLM
5	SWE 1261 P Forsgren, C Hadeus, Roger Bodén	KSSS
6	SWE 2207 F Mattsson, K Mattsson, A Nyberg	USS
7	SWE 2845 B Karlsson, O Svensson, M Karlsson	MÖSK
8	SWE 3352 P Rosberg, A Sikström, T Norberg	BOBK
9	SWE 2835 S Swärd, G Swärd, M Fungdahl	KSSS
10	SWE 1735 B Olsson, J Holmer, J-E önsson	LISS
11	SWE 1552 F Nordin, J Nordin, F Hörnfeldt	ÖSS
12	SWE 2003 J Äqvist, M Enblom, P Sandblom	USS
13	SWE 856 B Eriksson, M Eriksson, C Olsson	USS
14	SWE 1289 C Wallsten, R Wallsten, S Johansson	USS
15	SWE 1760 R Schölander, H Birgersson, M Hansen	ESS
16	SWE 1264 T Lindahl, E Lindahl	SÄSS
17	SWE 13 R Nifelt, M Wilander, L-G Dahl	LISS
18	SWE 2222 O Lavemark, B Larsson, J Lavemark	USS
19	SWE 2404 G Ejdeling, J Osbeck, C Arrenfeldt	LDSS
20	SWE 1885 H Blomé, J Stenholm, L Garney	OXSS
21	SWE 814 R Jalakas, A Linde, L Tegelberg	ESK
22	SWE 2060 S Holmner, B Svensson, T Öman	SSV
23	SWE 2132 U By, C Friman, J Hjelm	SHBK
24	SWE 1859 B Heiwall, J Jörstad, J Jörstad	KDSS
25	SWE 2330 P Johansson, A Dahl, J Dahl	MÖSK
26	SWE 2151 B Axelsson, J Axelsson, M Axelsson	USS
27	SWE 2966 A Söderqvist, T Olsson, L Liljeberg	SSGÖ
28	SWE 3053 A Dahl, J Blomkvist, S Gärde	SOBS
29	SWE 1742 Y Carlsten, T Björkholm, H-G Hammesjö	ÅBS
30	SWE 1747 R Waxler, P Hedman, J Lindgren	KTHS
31	SWE 2377 J Svärdröm, M Henriksson, P Osvalds	FÄBK
32	SWE 1653 F Thörn, M Thörn, P Björkholm	TYBK
33	SWE 222 A Ewert, B Cederblad, M Jakobsson	SNBS
34	SWE 838 Å Hymnelius, M Hymnelius, T Persson	SSB
35	SWE 913 L Andersson, T Andersson, R Jonsson	SSB
36	SWE 1856 T Ederyd, S Ederyd, S Nyholm	EKKB
37	SWE 2289 H Wiberg, B Skörelid, E Persson	SASS
38	SWE 385 B Linnman, P Ohlsson, P Rosenberg	VSS
39	SWE 1811 M Åkerlund, K Dahlborn, B Eriksson	USS
40	SWE 1998 K Holtenius, M Bengtsson, J Holtenius	USS
41	SWE 1825 R Lagerqvist, K Westergård, A Carlstrand	SSV
42	SWE 1302 R Grönwall, L Grönwall, M Warne	HJS

Själland Runt 1999 i SWE1164 "Lina"

Planerna på att segla Själland Runt hade börjat smidas redan sommaren 1998. Jag, Mikael An-fjord, som även han är IF-ägare, och J24-seglaren Joakim Nörler var tidigt överens om att så skulle ske. Det föll sig naturligt att vi skulle använda min IF som är lite mer kappseglingsbetonad än Mick-es. Vem som skulle bli den 4:e be-sättningsmannen var däremot länge oklart. Efter en del turer var problemet fortfarande olöst med bara några veckor kvar till start. Men så en dag blev plötsligt teamet förstärkt med Marek Janiec med 15 års IF-rutin och en lika många år nyare spinnaker.

I stort sett hela veckan före starten gick åt till att fixa med båten, låna eller köpa sjökort, nödraketer, livboj, bojljus, selar och livlinor samt proviantera mat. Det skadar inte heller att bekanta sig med sjökorten och lägga in waypoints någon dag i förväg. Det var många pusselbitar som hade fallit på plats när vi till slut seglade omkring i startområdet minuterna innan starten skulle gå. Det var flaggat grönt, så det skulle seglas Själland Runt om styrbord. Vi bestämde oss för att starta på linjens högra sida i hopp om att få fri vind i den nordvästliga brisen. Vi seglade mot startlinjen en handfull gånger för att försöka få in känslan för starten. När skottet gick var vi första båt att bryta linjen och blev fotograferade av den danska seglingspressen. Det var djup slör och lätt vind ner mot Ven. Vi behöll både vår fria vind och ledningen, men Finn Jensen i DEN 52 höll hela tiden jämna steg rätt följd av Bo Garny i DEN 65. Närmare Ven försvann vinden helt på sina ställen. Spinnakrar klappade ihop och båtar stod som parkerade. Men vi lyckades på något sätt alltid befinna oss i de fält där det fanns krusningar på vattenytan och spinnakern drog hela tiden.

Vi leder!

Efter knappt fyra timmars seglats och i jämnhöjd med Vens sydspets kunde vi konstatera att vi låg först i hela Själland Runt inklusive de som startat 50 minuter före oss! Detta var visserligen den så kallade turseglingssklassen dock med båtar som till exempel Concubin 38, Maxi 909, Banner 33F med flera.

Föröver låg havet öde och blankt, akteröver syntes nära nog 400 spinnakrar! Efterhand som vinden kom tillbaka blev vi oundvikligen upphunna av större båtar, men vi lyckades ändå behålla fri vind den mesta tiden. Banan gick öster om Saltholm där det finns en del grund att se upp med. Den västra och smalaste seglingsrännan var anvisad för passagen, under den halvfärdiga Öresundsbron, på väg mot Drogdens fyr. Den stora majoriteten av båtar radade snällt upp sig som ett pärlband i god tid före rännan och trängdes öster om alla prickarna. Där kunde de gott ligga och täcka varandra tyckte vi som hade bestämt oss att snika tuffare runt Saltholm. En IF sticker ju inte mer än drygt en och tjuo! Vi hade lagt in de kritiska ställena i GPS:en och tyckte oss ha bra koll på läget ända tills vi såg en båt stå hårt fast på ett "icke-grund" mellan oss och pärlbandet av båtar. Någon siffra fel på en waypoint hade fått oss att segla ännu djärvare än vad vi tänkt oss. Vi hade seglat mellan Söndre Flint och Saltholm och faktiskt gjort ett litet klipp. Först när vi kom fram till rännan under bron behövde vi rätta in oss i det täta ledet av segelbåtar i varierande storlek, men vi höll placeringen i lovart och fick hyfsat fri vind. På en spetsig slör tog vi därefter kurs mot Drogdens fyr som var banans första "meldepunkt". Klockan 20:53, efter knappt tio timmars passerade vi som första IF tre minuter före Finn i DEN 52.

Slagduell och långa bogar

Vinden mojnade och vred emot

alltmer i skymningen. I hela fältet av båtar var Finn den första jag såg som fattade galoppen att plocka ner spinnakern för att kunna behålla kursen mot Stevns Klint. Vi bevakade och gjorde samma sak. Men han gjorde det först och vi konstaterade snabbt att han hade snott åt sig ledningen från oss där han låg uppe i lovart. Under den korta midsommarnatten seglade vi halvvind efter Finns akterlanterna förbi Stevns och in i Faxø Bugt. Vidare genom den knixiga Bögestrømmen, och förbi Kalvehave. Med Marek vid rodet och is i magen lyckades vi spara på slagen återta en ledningen med något hundratal meter. Lördagen bestod av en lång halvvindebog, med tilltagande vind och ganska grov sjö. På denna halvvindebog lyckades jag inte hålla riktigt samma fart som Finn, som gick om och ifrån oss. Vi passerade meldepunkten vid Stigsnes vid Agersø-sund vid middagstid där Finn var cirka 4 minuter före. DEN 65 "Isa Lei" såg vi ibland skymta bland båtarna bakom.

Spinnakergång i kuling

Vid Stora Bältbron utanför Korsör var positionerna oförändrade. En och annan båt hade börja reva stören och byta ner sig i försegelstorlek, men "Lina" märkte inget av den ökande vinden utan gick som tåget. Ett litet lösare skotat storsegel gav bättre balans och gjorde att vi nu kunde hänga med både Finn och betydligt större båtar.

Alldeles före Rösna's ville Marek ha upp spinnakern i en brant slör på 12 m/s för att om möjligt klippa

Finns ledning. Runt om oss fanns möjligen ett och annat revat storsegel men knappast någon spinnaker. Vi fick senare veta att Finn, som bevakade oss, tänkte: "Nu sätter fand i mig de der røvhuller spileren opp osse". Så vi blir två spinnaker-IF:ar på havet. Efter en stund kommer en rällig molnrulle, sikten blir noll och vinden mer än kuling. När bomnocken är nere några gånger och plöjer allt djupare i vattnet bedömer vi att spinnakern inte längre är till fördel, så den åker ner i påsen igen. Molnrullen försvinner efter en kvart och vi seglar mot Rösns Pule. DEN 65 har smugit upp i lovart och verkar ha kommit mycket närmare. Vi vet, att det går att ta sig över stenrevet vid Pulen om man har ordning på sin navigering och på tvåmeterskurvan. Varken Finn eller vi har det med väl DEN 65. Där klipper de nästan en halv sjömil på ett bräde och får riktigt häng på oss! Nu är det läns mot Själlands Odde, och spinnakern kommer upp igen, även på flera andra båtar. Vågorna är långkammiga och ostörda, så det pendlar inget trots plattlänsen. Vi spanar hela tiden bakåt efter molnrullar för att inte bli överraskade. Efter hand märker vi att antalet spinnakrar blir allt färre. Till slut är det bara vår och Finns som syns hissade, och Isa "Lei"'s storsegel försvinner allt mer i fjärran bakom oss. I surfarna går "Lina" som tåget över upp till fyra vågkammar åt gången! Vi kom upp till Själlands Odde vid tiotiden på kvällen. Vinden hade återigen vridit emot till brant slör och spinnakern åkte ner för gott. En molnrulle kom med mörker och mera vind, och vi såg bara fyren, men inte fartyget som skulle utgöra "meldepunkt". Vi tyckte det var litet svagt att det inte var på plats. Vad vi inte visste då var att det åkt ut för att undsätta en mastbrotthaverist i det hårda väder vi snart skulle bli varse.

Svårt att tänka klart

Längs Själlands norra kust i Kattegatt blåser det nu hård frånlandsvind, det börjar mörkna och vi förlorar ögonkontakten med Finn. Det kommer slagregn och mera vind, mycket mera vind. Vi luftar seglen

så gott det går, men båten går nästan inte att styra på något vettigt sätt ändå. Genuan smattrar, allting knirrar och knakar. Stora båtar med revade segel förlorar kursen och skär ut i de värsta rökarna. Ibland när hela båten skjuter ut i luften från en vågtopp och dunsar ner i dalen bakom smäller det som om man gått på en berghäll. Allt är vått, men munnen är torr. Jag dricker regnvatten från ansiktet för att få i mig vätska. Vi räknade först med att detta endast var en by och att den snart skulle vara över, men så här skulle det fortsätta ända till gryningen.

Timmarna gick och det var tröga hjärnor som satt och försökte tänka. Jag såg trädgångar mitt ute i havet medan Jocke såg bropelare lite här och där. Nere i båten sov Marek i någon slags sittande fosterställning, men vaknade till i bland och kollade på GPS:en. Strategin bestod oftast i att följa akterlanternan på någon större båt. Vid ett tillfälle hann vi upp båten vi följde och tvingades segla förbi långt i

Missvisning hos KOMPASSEN

Vid mina botaniseringar i det veritabla stenröse som Stockholms skärgård består av, har jag ibland så att säga "kommit fel" när jag lagt ut en kompasskurs. Efter att ha jagat störningskällor runt kompassen där inte ens bestickslådan gick fri, kom jag att intressera mig för det balansupphängda optimusköket.

Detta är visserligen av rostfri plåt och skall därför inte påverka kompassen. Men, under sagda kök fanns en trekilos klump av galvaniserat järn! Detta mindre än tre decimeter från kompassen, vilken är monterad i skottet under nedgångsluckan. Summan av kardemumman är att jag nu seglar utan järnklumpen, visserligen utan balansfunktionen hos köket men med en rättvisande kompass.

Rune Narfgrén IF 2295

lovart för att inte riskera kollision. Vid ett annat tillfälle följde vi en båt en lång stund innan vi förstod att den var på väg att söka nödhamn. Senare uppstod halv panik i sittbrunnen när alla tre tyckte att ljusen på land bara var några hundra meter från oss. Marek lyckades inte övertyga oss med sin GPS, om vi nu över huvud taget kunde höra vad han ropade nerifrån båtens mage. Det blev istället en vansinnig gipp och segling ut från land i kanske 15 minuter. Långt om länge kom gryningen och vinden började avta. Vi räknade med att vi tappat placeringar under natten och en bit efter Gille-leje fick vi se en röd IF, DEN 118, längre in mot land nästan jämsides med oss. Jag var helt ut-schasad, hade tappat all tävlingsinstinkt och ville helst lämna rorkulten ifrån mig, men vi hjälptes åt att peppa varandra och försöka segla hyfsat de sista timmarna in mot mål. På dikt bidenvind mot målet i Hel-singör visar "Lina" åter huggtänderna. Vi närmar oss båtarna framför oss och seglar allt mer ifrån DEN 118. När vi har målet i sikte, ser vi ett IF-segel glida in bakom hamnpirarna med beteckningen DEN 65. Vi kryssar i mål strax efteråt och cirka tio minuter före DEN 118.

Så nära!

Men hur har det då gått för oss och de övriga? Bo Garny i DEN 65 och hans rutinerade gäng hade nått målet först av alla IF-båtar 15 minuter före oss efter drygt 43 timmars segling. Finn Jensen i DEN 52 hade haft som strategi att köra på tre mans besättning, varav en blev sjösjuk i Kattegatt. Detta hade straffat sig till sist. Man hade tidvis fått ligga bi under nattens oväder för att inte kollapsa och kom i mål först på en sjätteplats nästan en timme efter segraren. Vi hade alltså seglat i mål som tvåa bland IF-klassens 12 båtar och likaså tvåa på DH-handikappat bland alla de drygt 50 båtarna i vår start. Vi var väldigt nöjda, trots att vi var så nära att vinna. Hittills har faktiskt ingen svensk IF-båt varit bättre i denna maratonssegling!

Robert Östman
SWE 1164 "Lina"

Att sopa banan på WANNSEE

För att försvara förra årets seger på "Sailing Home" -regattan i Berlin hade Martin Fridh fått kalla in två reserver, vilka blev Robert Nifelt och Mats Wilander. Man möttes i Berlin den 29 oktober, på fredag eftermiddag, Robert och Mats i bil med SWE 1404:s segel och Martin med flyg direkt från Dublin.

Man fick låna en halvrisig IF, som knappt hängde ihop, men fick den hjälpligt segelduglig efter några timmars skruvande. Den träningstid, som var till förfogande kunde inte brukas effektivt på grund av stiltje, så första seglingen fick duga. Passet gick över förväntan, och man var i ledning den sista halva båtlängden fram till mållinjen. Resten gick av bara farten, och efter 5 seglingar och söndag middag hade man samlat lika många spikar.

Eftersom vinden hade ökat till kulingstyrka och det var risk för att båten inte skulle hålla, avstod man från den sjätte och sista, ganska betydelselösa seglingen. Den fina segertrofén, en IF-halvmodell i trä, lämnades kvar i värdarnas klubbhus med ytterligare en sydsvensk inteckning.



Foto: Göran Ejdling