

ⓕ MEDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubbs medlemstidning • Nr 4 2004



Svenska IF-båtförbundets styrelse 2004

ORDFÖRANDE OCH KONTAKTMAN

Marek Janiec
S:t Laurentiig 10 A
222 21 Lund
Tel 046-14 49 57
e-post: marek@bredband.net

VICE ORDFÖRANDE

Bengt Cederblad
Snäckeskärsgr 23
421 57 V Frölunda
Tel 031-29 58 08
e-post: bengt.cederblad@brevet.nu

SEKRETERARE

Peter Bengtsson
Margaretaplatsen 2, 4v
252 22 Helsingborg
Tel 042-12 86 03
e-post: 1815bengtsson@telia.com

KASSÖR

Ragnar Jalakas
Järpvägen 37 A
756 53 Uppsala
Tel 018-32 48 02
e-post: ragnar.jalakas@boservice.se

LEDAMOT FRÅN BIF

Christer Westman
Sportvägen 8
871 53 Härnösand
Tel 0611-107 11
e-post: christer-westman@spray.se

LEDAMOT FRÅN OIF

Hans Nylund
Alsikegatan 2
753 23 Uppsala
Tel 018-71 01 56
epost: hans.nylund@wgy.enkoping.se

LEDAMOT FRÅN VIF

Göran Ejdeling
Tallboängen 52
436 44 Askim
Tel 031-28 80 22
e-post: goran.ejdeling@sweco.se

LEDAMOT FRÅN SSIF

Johan Winberg
Missionsg 11
252 70 Råå
Tel 042-26 34 42
e-post: johan@winberg.com

TEKNISK ANSVARIG

Göran Ejdeling
Tallboängen 52
436 44 Askim
Tel 031-28 80 22
e-post: goran.ejdeling@sweco.se

REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds
Järnbrottsgatan 34
426 68 V. Frölunda
Tel 031-41 61 03
e-post: po@lundbergarkitekter.se

WEBMASTER

Johan Winberg
Missionsg 11
252 70 Råå
Tel 042-26 34 42
e-post: johan@winberg.com

KANSLIADRESS

Svenska IF-båtförbundet
c/o Marek Janiec
S:t Laurentiig 10 A
222 21 Lund

DANMARK

Kenneth Jensen
Dryadevej 12
DK-2650 Hvidovre
Tel 0045-36 49 63 46
e-post: ken@ddf.dk

NORGE

Terje Johannesen
Lilloe-Olsens vei 18
N-0489 Oslo
Tel 0047-22 71 09 11
e-post: terje.johannesen@nrk.no

TYSKLAND

Klaus-Jörgen Liebenw
Spanheimstr. 4
D-13357 Berlin
Tel 0049-30 47 86 56 61
e-post: obmann@if-boot.de

HOLLAND

Frank Jurgens
Westeinde 12
NL-2275 AD Voorburg
Tel 0031-30 288 96 45
e-post: voorzitter@marieholmvereniging.nl

ENGLAND

Brian Roberts
Sea Rigs, St. Mawes
Cornwall TR2 5AP
e-post: BriiRob@aol.com

Omslagsfoto: Joachim Häggström

Ventilationshål eller "lätthål"?

I samband med årets SM i Uppsala uppdagades i några av hemmabåtarna att tofterna i ruffen såg ut som riktiga "schweizerostar". Drygt 40 procent av materialet hade tagits bort. "Ventilationshål", påstod man. "För att hålla dynorna torra när man campar i båten". En båt hade till och med samma utförande på durken under sittbrunnen. Att ventileras ut ångorna från eventuellt unket slagvatten i det djupa kölsvinet verkar ganska långsökt.

Vad säger klassreglerna om detta?

A.1.1:

Allt som inte klart anges som tillåtet i dessa klassregler är förbjudet.

Det är alltså förbjudet att ändra, tillföra eller ta bort något eller använda något på ett onormalt sätt om detta inte tillåts.

D.7.2.a:

Inredningen... får förändras, men förändringen får ej ha som syfte att förändra båtens vikt, viktfördelning...

D.7.2.b:

All förändring av minimiinredningen... ska godkännas av klassförbundet. Förändringen ska beskrivas på ett mätformulär vilket ska undertecknas av en licensierad mätman. Ett nytt mätbrev ska utfärdas, i vilket en kortfattad beskrivning av förändringen ska vara införd.

En ändring av inredningen ska alltså anmälas till klassförbundet och godkännas av TK och dokumenteras i mätbrevet. Mindre förändringar som inte påverkar vikt etcetera omfattas inte av detta. Men TK anser att den aktuella perforeringen av tofterna är betydande.

Vad gäller idén att ventileras kojbottnen, så kan man göra jämförelsen med en hårdbottensäng från IKEA. I masoniten finns där hål till cirka 5 % av ytan. TK anser därför att en hålarea större än 5% i tofterna är ett regelbrott.

Inför kommande SM i Marstrand är väl lösningen för "syndarna" att täcka sina "schweizerostperforerade" ytor med 6 mm plywoodskivor. Om de fästes med endast någon träskruv här och där, kan de ju enkelt demonteras då båten färdigställs för semesterkryssningen. Övriga IF-ägare uppmanas att inte göra regelvidriga förändringar av inredningen.

Marek Janiec och Göran Ejdeling, Tekniska Kommittén

Ordföranden har ordet



OS var väl en liten flopp för de mest upphaussade av de svenska deltagarna. Som tur var fanns där också ett par damer, som verkligen gjorde bra ifrån sig. Jag har hört det viskas, att våra svenska stjärnor inte kan segla fort nog. Det man är bra på är att tråckla sig igenom jättestora fält. Men i OS så gäller annat. Fälten är faktiskt mindre än på ett IF-SM! Så i OS gäller det att ha fart i skutan!

För övrigt finns det väl säkert duktiga damer i IF-klassen också. Styrelsen har beslutat att sätta upp det gamla Nordiska Priset som vandringspris till bästa dambesättning på SM. Så vi hoppas detta ska locka flera till Marstrand.

Seglarförbundet vill driva igenom en tävlingslicens. IF-båtförbundet har fått två förslag på remiss. Det senaste av dem innebär i korthet, att alla i en besättning, som avser att tävla om SM-tecknet, ska lösa en licens som kostar hundra kronor. Detta är inget annat än en extra avgift.

IF-båtförbundet har avslagit båda förslagen. Vi menar att en licens ska vara frivillig och ska knytas till något positivt, såsom kunskap i kappseglingsregler. Denna kunskap skulle sedan kunna ”omsättas” i förslagsvis en självriskreducering i båtförsäkringen, på liknande sätt som gäller för en säkerhetsbesiktigad båt.

Sedan har vi också tittat litet på klassreglerna, framför allt på antalet segel, som man får ta med sig på kappseglingen. I det fallet är vi väldigt generösa med våra två fulla ställ i förhållande till vad andra entypsklasser tillåter. Detta får inte ge felaktiga signaler till potentiella nya kappseglare att det är dyrt att segla IF. Så vi funderar på att lägga ett förslag som innebär att endast ett ställ, stor, genua och foc, får tas med ombord. Om något segel skadas, ska man kunna få byta ut det skadade mot ett reservsegel, som då ersätter det ordinarie seglet under resten av regattan.

För övrigt har IF-båten hävdat sig fint i konkurrensen. Med våra 40 deltagare i SM kom vi på pallen vad gäller antalet SM-besättningar, och endast Express och 606 var fler. På många platser, till exempel Öresund, är IF-båten den enda kvarvarande kölbåtsklassen av betydelse. Tredje generationsväxlingen är på gång, samtidigt som många tidigare

generationers IF-båtagare återvänder från sina flytande husvagnar. Men vi väntar förgäves på en förnyelse av vår styrelse. Det är hög tid för nya krafter att ta över!

Marek, SWE 829 "Ingela"

Innehåll

<i>Ordföranden har ordet</i>	3
<i>Takk for meg</i>	4
<i>Norges Mesterskap</i>	4
<i>Den nye formannen</i>	6
<i>SSIF</i>	6
<i>Lommaeskadern</i>	8
<i>Tjörn Runt</i>	9
<i>VIF-DM</i>	10
<i>VIF-cupen</i>	10
<i>SM för IF-båt i Marstrand</i>	11
<i>OIF</i>	12
<i>SM 2004 – I näckrosens tid</i>	13
<i>IF-SM 2004 – Rapport från en debutant</i>	15
<i>IF-DM i Arkösund</i>	16
<i>Rammad</i>	17
<i>Bottenhavets IF-båtförbund</i>	18
<i>Danskt Mästerskap 2004</i>	19
<i>Faerdern</i>	22

Takk for meg

Det er ikke med lett hjerte jeg forlater ledervervet i IF-klubben. Men både klubben og jeg har nok godt av et skifte. I 1999 overtok jeg ledervervet etter mangeårige formann og mister IF him self Svein Wright, da kunne man snakke om å hoppe etter Wirkola. Jeg vil benytte anledningen til å takke Svein for hans velvilje og tålmodighet med den uerfarne formann som etterfulgte ham. Fra første dag har han stilt sin tid og kunnskap til rådighet hver gang jeg har stått fast eller vil ha noe utdypet.

Fra virksomheten i klubbens styrearbeid har jeg mange gode minner, først vil jeg nevne våre styremøter. Alltid med løs snipp og mye humor, men først og fremst en engasjerer gjeng. Gode historier hørte alltid til selv om dagsorden til tider var ambisiøs, og mengder med kaker skulle fortæres. Men mest av alt kontaktene medlemmer landet rundt. Mange fine samtaler om og rundt opplevelser og problemer med å være IF eier. Som da et medlem i nord ønsket seg en nyere båt, og lurte på om jeg kjente til noen. Dessverre måtte medgi at jeg ikke hadde mye å by på der og da, og som vanlig slang jeg litt med leppa å påsto det fantes mange IFer i Bottenviken. Det ble stille i et par sekunder og så kom det kjapt; "Dævern det var en god idé det er jo bare 40 mil langs landeveien dit" så vi IF eiere har litt forskjellig oppfatning av hva som må til for å skaffe seg en IF. Eller den svært billedlig fortelling jeg fikk fra et medlem om å seile Senja rundt med flere nattstopp på idylliske steder og dertil sosiale arrangementer. Dette fikk meg på tanken om å delta og søke hyrer på en lokal IF i området. Men i bunn av alle samtaler ligger en felles oppfatning at IF er en kjær og fin båt med stor respekt langt inn i de mest kine seilmiljøer.



Det nye styrets største utfordringen ligger i å opprettholde aktiviteten på regattabanen, uten dette vil vi ende opp med badebåter og derigjennom prisfall på IFen. Arbeidet med å stimulere til regattadeltakelse mener jeg har vært og kommer til å være det som gjør båten attraktiv og som holder liv i klassen og klubben.

Det skandinaviske samarbeidet er også viktig, vel og merke er det ikke samme aktivitetsnivå på dette i dag, men det er ikke ensbetydende med at det ikke er viktig. Noe av klassens styrke ligger i det felles regelverk som er utarbeidet over flere år. Her ivaretar man IF-klassen, båten og fellesskapet på tvers av landegrenser. Vi må ikke la oss lure til å ikke å vedlikeholde eksisterende samarbeid, dette gjør IF-klassen sterk ovenfor det enkelte lands seilforbund og attraktiv som deltaker hos de lokale seilforeninger.

Det nye styret overtar etter min mening en livskraftig klubb, det er ikke avgåtte formanns gevinst, men resultat av arbeidet til et godt og engasjert styre i alle år. Jeg ønsker det nye styret lykke til og er ganske sikker på at med den sammensetning og erfaring det har fått vil sikrer klubben et liv langt inn i framtiden.

*Med seilerhilsen fra
x-formann NOR-30 Terje*

Det Åpne

En behagelig sommerferie var over med rolige dager på sjøen, nå skulle det bli andre boller! Alvoret var kommet, det årlige NM sto for døren.

Innbydelsen fra Nesodden Seilforening til NM var behørig besvart og betalt i dyre dommer. All dokumentasjon var levert som er nødvendig for å vise at vår båt nok engang ikke hadde endret mål siden 1971. Mannskapet, Kristian og Thomas var like klare som de har vært de siste 10 år, på at denne gang skulle vi spre frykt hos våre konkurrenter. IF klasseregler krever heldigvis ikke ennå detaljert dokumentasjon på endring av målene på mannskapet.

Sommeren's vektøkning av båtinnhold var fjernet, det er utrolig hva som sniker seg ombord på tur. IF'en er en liten båt, men har innmari mange skap og stuerom. Fruen's aller helligste, porselen-toalettet, må pent stå – det blir ellers bare båtsalg og verre ting. Bunnan var vasket og seilene sjekket. Det ble heller ikke i år nye raske seil, men neste år.....!

Gamle-formannen hadde velvilligst, mot betaling i noen vinflasker, målt og finjustert på rigg trimmingen, slik at det eneste som manglet av forberedelser om bord på Patricia II var som det alltid har vært, nemlig trening. Men neste år skal det ...!

Det var stor stemning da vi møttes i Leangbukta tidlig ettermiddag fredag den 13! og satte kurs over fjorden, været var perfekt med sol og fin ettermiddagsbris fra nord. Årets NM skulle seiles utenfor Steilene, noen idylliske øyer litt ute i indre Oslofjord. Navnet har de fått fra mindre idylliske tider, i middelalderen var de vistnok et henrettelses sted med bruk av hjul og steile. Steilen var tydelig synbar for sjøfolk som skulle minnes om hva mytteri ble straffet med. Ombord på Patricia II har Kristian og Thomas iallefall forløpig latt Skipperen få leve fritt hittil, selv etter store tabber på regattabanen.

23 båter møtte til start med kjent sterk internasjonal deltagelse fra broderlandet. IF-Båt Klubbedelsen had-

Norges Mesterskap 2004, Steilene, Oslofjorden

de igjen klart det magiske mål på 20 norske båter, noe som sikrer NM status også neste år. Det ble en fantastisk regatta ettermiddag, to seilaser ble seilt under flotte forhold. Arrangøren utmerket seg med lang startlinje slik at det ble fine starter for de fleste. Anders Ewert's båt SWE-222 satte seg med engang i respekt ved å vinne første seilas. De nye seilene hans av litt ukjent svensk fabrikat var meget smekre og unektlig mindre krøllete enn våre. Men det var vel noen mindre taktiske rundinger av skipperen som plasserte NOR 63 et godt stykke bak. Mannskapet var fremdeles under oppvarming og viste heldigvis lite tegn til mytteri. Vi satset på strykning. Annen seilas ble elegant vunnet av NOR-153, Trond Aasland, IF Klubbens mange årige kasserer. Hvis han ikke kolliderer så blir han gjerne blant de første. Vi fikk fart i Patricia (endelig) og fikk en oppmuntrende 6. plass. Skipperen ble meget godlynt og skjenket øl til mannskapet.

I glødende solnedgang ble grillene utenfor det nye klubbhuset til Nesodden Seilforening på Steilene tent, vinen åpnet og skryt og bortforklaringer kunne begynne. Nesodden Seilforening arrangerte samtidig NM for 11: MOD båter, slik at det ble en svært så livlig og sen kveld. Mye ungdommer blant mannskapene i 11 meterene!

Lørdag sto opp stille heldigvis, men så kom en nydelig sydlig bris som skulle vare til langt på kveld. Det ble igjen topp seilerforhold med blå himmel, Oslofjorden viste seg fra sin beste side og vi kunne alle seile i lette sommerklær. Anders Ewert knallet til fra start og vant første seilas og Trond Aasland vant den andre, lørdagen hadde begynt som fredagen. Det var tette seilaser og små avstander fra tet til de siste, feil kostet flere båtplaner umiddelbart. Vi selv merket dette godt, vi hadde opprettholdt båt farten fra gårdsdagen, men gjorde noen uheldige manøvre som plasserte oss midt på treet til slutt. Ja, ja det går flere tog.

Arrangøren utnyttet de flotte forholdene og gjennomførte to seilaser til

i litt friskere vind. IF Klubbens Formann med sin bedre halvdel som mannskap i NOR-30 hadde seilt jevnt bra i alle seilaser, slo nå til med en første plass. Vår nye svenske deltager, Jonas Länje & co. i SWE-3359 viste også styrke og vant dagens siste seilas. Nordmennene hadde vel da begynt å tenke på festen.

Patricia II hadde beholdt sin fine hastighet og nå som vi hadde trening og begynte å huske ting fra i fjor, gikk det slett ikke så værst. Blant de 10 beste er ikke å forakte i en slik seilerkrets. Skipperen ble nå helt poetisk, bød på ankerdram og spanderte fest. Ingen hjul og steile den gang ei.

Den eventyrlige dagen var til ende, resultatene etter dag 2 var en faretruende sterk svensk dominans i ledelses trioen, kun splittet av Formannen. Det var en festglad gjeng som benket seg til reker, vin, sang og forbrødring med utsikt over fjorden og en fantastisk solnedgang.



Søndag morgen startet med en nordøstlig flau bris som lenge så ut til å stå. Men den ble for ustabil for gjennomføring av flere seilaser. Det ble mye venting, men også herlig bading med minst 22 oC. i sjøen og solen i zenit (iallefall nesten). En ny konkurranse form ble også etablert, 100 m frisvømming med IF på slep. En utfordrende sport da IF'en er ikke lett å få opp i plan.

Premieutdelingen ble så holdt på klubbhuset, der årets populære NM vinner, Anders Ewert og Mannskap i SWE-222 ble overrakt Norges Seilforbunds Gullmedalje samt IF- Klubbens Vandrepremie, en IF Halvmodell. Formann Terje Johansen i NOR-30 berget den norske ære med 2. premie og Jonas Länje i SWE-3359 sørget for den svenske dominansen med 3. premie.

IF Klubben ved Formannen, uttrykte glede over et allertiders arrangement og i anledningen nytt klubbhus overakte han Nesodden Seilforening en flott IF halvmodell for å pryde æresveggen.

Vi i Patricia II kan bare applaudere vinnere og arrangement. Vi var enige at det er sikkert best å vinne, men bare det å delta i disse seilasene vil gjøre lange vinterkvelder lyse og skape drømmer om kommende sommer i sol, sjø og seil i lag med mange IF venner.

*Svein Heglund
Skipper Patricia II*

Den nye formannen har ordet ...

I skrivende stund er undertegnede fremdeles ikke formelt valgt, men tar sjansen på at valgkomitèens forslag går igjennom på årsmøtet. Det er med moden respekt jeg etter 19 år som kasserer tar over formannsvervet i Norsk IF-Båt Klubb. Mine forgjengere har vært preget av høy kvalitet på profilering og ledelse av klubben som hadde en klar topp i aktivitetene gjennom alle tider bare for tre år siden.

Det er imidlertid ikke å nekte for at Norsk IF-Båtclubb har merket den samme motvind som preger de andre seilbåtklassene i Norge. Det var takket være en kjempeinnsats av formannen at vi klarte å få høy nok deltakelse til å beholde NM-status. Det vil være 3 fokusområder jeg vil ha på agendaen for det nye styret:

1) Det har kommet til mange nye båteiere de siste 3 årene som vi

ikke har lyktes i å aktivisere i sportslige sammenhenger

- 2) I Færderseilasen var IF-klassen blant de klassene som hadde størst kvinnedeltakelse. Disse flotte jentene må vi tilrettelegge forholdene for så vi ser de mer på regattabanen
- 3) Vi har ikke klart å rette våre aktiviteter godt nok mot de som har tilhold utenfor Oslofjorden. Her ligger det potensiale til å styrke klassen videre.

Vi har ellers gjennom 20 år nå vært så heldige å ha gode svenske seilvenner på besøk under det norske mesterskapet. Jeg håper at vi neste år kan snu strømmen og være med å seile i SM neste år – i hvert fall med en båt.

Færderseilasen med over 30 deltakende båter viser at grunnla-



get for økt aktivitet er tilstede. Det skal ikke skorte på penger, økonomien i klubben er god.

Så vil jeg takke de avtroppende medlemmene av styret Karin Romen etter ca. 16 år som sekretær og Terje Johannessen etter 5 år som formann for en kjempeinnsats de har ydet for klubbens medlemmer. Her er det store hull å fylle. Imidlertid er jeg overbevist om at det nye styret skal takle oppgaven på en svært tilfredsstillende måte.

Vi hørs utover vinteren...

SSIF

SSIF håller ställningarna. Tjugoen nya medlemmar har tillkommit under året. Ytterligare några stycken har anslutit sig som medlemmar till 2005. Och trots den dåliga sommaren har det varit livlig seglingsverksamhet i Sundet. Tillsammans med våra danska vänner har IF-klassen nu helt tagit över som "Sundets Entypklass".

MSS-Cup i Limhamn 8-9 maj

Tävlingen seglades i struliga vindar, framför allt under andra dagen. Sju IF-ekipage hade hunnit vårutrusta sina båtar och ställde upp. Bästa form hade Robert Nifelt med sin förra året nyinköpta SWE 3000 "Cavatina II". Lite tur kanske, för segern fick han "till

skänks" beroende på att SWE 2059 hade missuppfattat det hela med målgång vid avkortning av bana. Efterföljande placeringar belades i tur och ordning av Team Damsby i SWE 2059 "Olifvia" och Team Lasse Larsson i SWE 1986 "Lazy Lady".

Pokalseglingen i Lomma 15 maj

Tyvärre hade man bestämt att man endast skulle segla en dag i denna traditionsrika tävling. Därför fick den också strykas som delsegling i Öresundsmästerskapet. Ändå hade nio IF-båtar anmält sig. Vindarna var mycket hårda, och man avvaktade starten inne i hamnen. När seglingsnämnden såg en tendens till mojnande vind, gick man ut för första start. Tyvärre ökade vinden därefter ännu mer, så att inga fler seglingar kunde genomföras. Segraren i den enda seglatsen, Team Damsby i SWE 2059, fick koras som regattasegrare följt av Team Anders Larsson SWE 1966 "Maya Piraya" och Björnligan i SWE 1735.

Förstädernas Bank Cup i Kastrup 22-23 maj

Det var riktigt hårt väder även här, och det avskräckte nog en och annan tilltänkt deltagare. Endast sju deltagare hade anmält sig, varav tre kom från Sverige. Som vanligt seglades det ute på ett grundflak mellan Saltholm och Flakfortet, ett riktigt bra seglingsvatten med måttlig ström och sjö. I de friska vindarna visade de svenska ekipagen framfötterna. Team Damsby i SWE 2059 vann regattan följt av team Nifelt i SWE 3000 och Team Janiec i SWE 829 "Ingela".

Sjollen Race och Lagunen Cup i Lagunen 5-6 juni

Årets upplaga fick bli en delsegling i Öresundsmästerskapet, detta hade lockat fem danska seglare över Sundet. Startfältet blev därför hela fjorton IF-båtar, vilket är mycket bra i dessa tider. Efter fem delseglingar stod Team Damsby i SWE 2059 som suverän segrare följt av i ordning SWE 1966 "Maya Piraya" och SWE 829 "Ingela".

Danskt mästerskap i Vallensbæk 22-25 juli

Även detta år genomfördes det danska mästerskapet i lättvindens tecken. Eftersom den danska IF-klubben hade fått återbud från den tilltänkte arrangören i Gilleleje, fick man välja det som stod till buds, vilket blev ett samarangemang med 806-klassen. Tur för arrangören kanske, för det var endast fjorton startande 806-or mot 24 IF-båtar.

Den mesta tiden under regattans gång var det svenska båtar i topp. Efter en trög inledning första dagen, men genom att segla upp sig allt mer, blev Team Damsby i SWE 2059 "Olifvia" suveräna segrare. Även de två återstående "pallplatserna" blev svenska genom Team Lasse Larsson i SWE 1986 "Lazy Lady" och Björnligan i SWE 1735.

Dansk Sejlunions något nationalistiska inställning innebär att endast danska medborgare eller fast bosatta i Danmark kan bli danska mästare. Som vanligt kändes det ganska löjligt att se på när regattafyran kastades i sjön, fick ett VIP-bord och på alla andra sätt hyllades som mästare.

Distriktsmästerskapet i Lagunen 22-23 augusti

Sex danska båtar, vilka sparrade de fem svenska som slogs om den skånska DM-titeln. Vinden var frisk första dagen och hård den andra som ofta annars denna sommar. Efter en strålande inledning med tre spikar kunde Team Nifelt i SWE 3000 ta det lugnt i andra dagens kulingväder, och knappt men säkert vinna den jämna kampen före team Damsby i SWE 2059 och team Anders Larsson i SWE 1966.

Amager Cup i Kastrup 11-12 september

Även denna tävling seglades på den fina banan mitt i Sundet mellan Flakfortet och Saltholm. Trots att tävlingen

ingick i Öresundsmästerskapet, hade endast tio båtar anmält sig, uppenbarligen för att vädertjänsterna förutspådde mycket hårt väder. Trots kulingvarningen hade tre svenska båtar, SWE 829, SWE 2059 och SWE 3000 hade tagit turen över.

Första dagen var vinden ännu frisk. DEN 266 "Koala" med Charlotte Jessen vid rodet ledde knappt efter första dagens seglingar. Dagen efter ökade vinden alltmer, och under den andra av dagens seglingar kom vindstyrkan upp i över 20 m/s i de långa byarna. En och annan kinesgipp fick man se, även några häftiga spinnakerbroachar. Till slut tog DEN 266 hem spelet i en tuff och jämn kamp med SWE 829 och SWE 2059.

Öresundsmästerskapet 2004

I årets Öresundsmästerskap ingick Lagunen Bansegling Vår Cup, Skåne-DM vid Lagunen och Amager Cup vid Kastrup. SWE 2059 "Olifvia" från Lomma blev suverän segrare efter en strålande säsong, följt av den danska DEN 266 "Koala" och den svenska SWE 829 "Ingela". Fyra kom SWE 3000 "Cavatina II". Femma och sexa kom Anders Larssons SWE 1966 samt Palle Krons SWE 1205 med endast 2 regattor seglade.

Övrigt

Martin Fridh med sin ordinarie besättning från förra årets SM 2003 i Lomma, med egna segel och i lånad båt kom på andra plats på sjön Tegel i Berlin i tävlingen "Kurt Weck Gedächtnis Preis". Innan har Martin 6 in-teckningar i vandringspriset.

Nästa års Danska Mästerskap kommer att avhållas mellan den 29 juni och 3 juli. Arrangör blir Sejlklubben Mön. Banorna kommer att ligga inne i Bögeströmmens grunda vatten, på flaket mellan Nyord och Stege.

Marek i SWE 829 "Ingela"

En mycket personlig rapport från

Lomma-Eskadern

Den här säsongen var det dags för mig att greppa rorkulten på kvällsseglingarna i Lomma. Sonen hade innehaft denna syssla året innan med den äran. Säl- lan hade man sett en så överlägsen total-segrare över 15 torsdagskvällar.



Nu kunde han vara generös och låta mig ta över pinn. ”Jag har vunnit vad jag behöver i den här tävlingen. Det gör ingenting om du misslyckas, farsan. Jag kan gasta, så ordnar det sig nog.”

Visst ordnade det sig. Trimningen av segel var perfekt, ingen kunde klaga. Men starterna som var rorsmans ansvar blev en katastrof. Efter starten låg vi jämt sist och var läade av alla andra båtar i startfältet.

”Den sämsta start jag någonsin varit med om, gästade pågen!” Samma visa varje gång. Nu måste vi slå oss fria! Att slå sig fri betyder att få båten att vända fastän den nästan står stilla. Det vet ju alla hur lätt det är med en långkölad IF. Vi såg alltid hur det övriga fältet seglade iväg med god fart, längre och längre bort från oss och startlinjen, som vi nätt och jämt passerat. Nåväl, till slut seglade vi ut till lay-line, där vi fick bättre vind och ofta ett jättevindvrid som gjorde att vi rundade första märket med god position i fältet. Efter att ha missat starten och blivit tvingade till att segla på ”fel” kant hade vi seglat upp oss rejält. Varför kom ingen annan på att det lönade sig att starta sist och tvingas ut

på kanten där det gick snabbare?

Vid en av starterna var jag riktigt bra med. Jag myste och tänkte att man lär sig till slut. Men just den gången träffade vi på en riktig låglysare som skymde både vind och startlinje för oss. Han höll inte heller undan trots att han låg i lovart och vi i lä med rätt till väg. Jag kan delvis förstå honom eftersom han vid en undanmanöver hade seglat på fel sida om startbojen. Det var vid det tillfället som min vinnarinstinkt verkligen gav sig till känna. Högt och ljudligt förklarade jag lämpligt avsnitt i regelboken för honom. Besättningen i min båt skämdes. Även om avståndet mellan oss så småningom växte var jag inte lugn förrän hela hans regelvidriga uppträdande klarlagts fullständigt. Under tiden gick min styrning helt åt fanders. Vi hade länge seglat halvvind på kryssbenet innan jag åter kunde koncentrera mig på min egentliga uppgift ombord - styrningen. Och jag hade ännu en gång missat starten. ”Inte visste jag att du har sånt hetsigt humör hördes från sonen. Och att du kan regelboken så bra.”

På tal om regler, så var jag en gång förargligt nog tvungen att be

om ursäkt efteråt på bryggan till en annan IF-seglare efter ett solklart misstag som jag gjort mig skyldig till i ett möte. Oturligt nog kom jag för babords halssar, vilket den andre inte gjorde. Nåja, jag kom i alla fall före och tjänade några meter och det var ju ett par centimeter till godo mellan hans för och mitt roder. Ingen skada skedd!

Ute på banan kunde jag inte följa det som hände. Att som rorsman bara sitta och glo på tellisarna gjorde att allt annat hände liksom på avstånd, som att se på TV genom centrum på en hushållsrulle riktad vid sidan om. Gastarna diskuterade ofta taktik, andra båtar, vågor och vind. Jag bara starrbligade på bomullstrådarna i framkanten av genuan och såg inget annat. ”Annars styr du inte optimalt, fick jag reda på.” Jovisst, jag ”läste” tellisar, men längtade nästan tillbaka till gästlivet då vita segel och vackra spinnakrar kunde beses utan tappade kurser.

Hur det gick resultatmässigt? Över förväntan för mig. En enda båt var före oss i sammandraget, Anders Larsson i sin IF-båt SWE 1966. Efter oss kom också en IF, ”Jönssonligans” SWE 3110.

*Gert Damsby, torsdagsrorsman
i SWE 2059 ”Olifvia”*

Tjörn Runt 2004

Förberedelserna till årets Tjörn Runt startade på onsdagen innan tävlingen. I regn och snålblåst åkte vi ut till båtplatsen i Saltholmen för att förbereda båten inför en tävling som enligt väderprognoserna kunde bli riktigt tuff.

Tor fick uppdraget att ställa in riggen, medan jag själv beväpnad med en borste hoppade i vattnet för att avlägsna alla de livsformer som under sommaren hittat en boplats på undersidan av vår båt. Efter en timme kände vi oss båda förvissade om att glidet var bra, och riggen var ansatt så hårt vi vågade skruva på de gamla vantskruvarna.

Efter en fin tillfartssegling på fredagen där vi fick chansen att mäta oss mot lite olika båtar, visste vi att vi skulle ha en bra chans att utmana de båtar som så snöpligt drog förbi oss i Kyrkesund föregående år. Det var bara att slappna av på kvällen och vaggas till sömns i de stora vågorna utanför Stenungsbaden.

Klar strategi

På lördagen vaknade vi som vanligt tidigt. De stora båtarna innanför oss var såklart ivriga att komma iväg tidigt. Jag satt lugnt och tittade på kaoset som uppstod när alla skulle lägga ut samtidigt och passade på att äta en riktig frukost tillsammans med Tor Asarsson och Jonas Länje, som utgjorde resten av besättningen. Våra segel från -74 blev utbytta till ett lite modernare ställ och vips började tävlingsnerverna göra sig påminda. Vi hade strategin ganska klart för oss från början – komma iväg först, segla i fria vindar och sen dra ifrån. I Tjörn Runt är det dock inte så lätt, när båtar kommer från alla håll och väjningsreglerna verkar sätta ur spel. Med tanke på att det var första seglingen för året där jag var placerad vid rodret, kom vi inte riktigt iväg enligt planen utan fann oss snart hop-



klämda bakom H-båtarna och flytande med strömmen in mot det första sundet. I de lätta vindar som rådde nu var det mesta fel; riggen var för hårt ansatt, gastarna var för tunga och ju längre båtarna där framme ryckte ifrån, desto mer vandrade tankarna mot mållölen...

Läns i plattvatten

På något sätt kom vi oss i alla fall igenom första passagen och därefter var det bara att börja gasa. Vinden ökade konstant, vi letade oss ut till fri vind och sen var det bara att hänga ut och slå sig fram med vindvriden. Vi hade de andra IF-båtarna som referenser och märkte att så fort det vred mot dikt bidevind, började vi knappa in på konkurrenterna. Vi tog hem hårt i storskotet och använde sedan akterstaget som gaspedal i den byiga vinden. Det var lätt att plana seglet för mycket i vinden, och vi försökte att hela tiden trimma storseglet för att ha så mycket tryck som möjligt utan att båten skulle bli tung på rodret. När vi kommit ner till Tjörns sydspets tilltog vågorna och vi fick en tuff motsjö. Många båtar runt oss fick problem med mast-

brott och skörde segel. Vår plan blev att söka kortaste vägen och gå innanför skären där vi kunde för att slippa vågorna. I det här läget hade vi en ganska betryggande ledning före nästa IF-båt, så vi försökte ta sikte på de närmsta H-båtarna och några långsamma Expresser, att mäta oss mot när vi jobbade oss upp mot Kyrkesund. Efter den passagen var det bara läns i plattvatten kvar, vilket visade sig vara tuffare än vi förväntat oss. Spinnakern åkte upp, och kom ner lika fort igen när avlastaren till fallet inte klarade trycket. Bara att dra upp seglet igen, två gaster och en winsch behövdes för att få upp den fyllda spinnakern i topp. Även cleaten till bomnedhalet började glida och vi fick några riktiga pendlingar innan allt ordnat upp sig. Resten av resan in till målet blev odramatisk och det var skönt att komma iland och leta upp några väl omskakade öl för att fira. Fantabåten hade lyckats, tredje gången gillt! Nu ska vi bara komma på ett sätt att få IF-båten att plana, så kommer vi att knäcka H-båtarna nästa år!

*Fredrik Hörnfeldt
SWE1552 "Fanta"*

IF-DM på västkusten 2004

Distriktsmästerskapet arrangerades i år av Sunneskärs segelsällskap den 28-29 augusti. Det blev till att stiga upp i ottan och slöra ner till hamnen, där det redan var full aktivitet på de IF-båtar och Expresser som hade vågat sig ut i det hårda väder som rådde. Glatt kunde vi konstatera att IF-klassen i år var störst med 10 anmälda båtar, och att det nog inte dröjer länge innan även resten av Express-seglarna tagit sitt förnuft till fånga och skaffat sig en riktig båt.

Atta seglingar var inplanerade, fyra seglingar på lördagen och fyra på söndagen. På grund av det hårda vädret hade tävlingsledningen beslutat att vi skulle segla utan spinnaker på lördagen. Själv tycker jag det var lite trist, men det var ju samtidigt skönt att slippa riskera något så här sent på säsongen, när SM är i antågande på hemmaplan nästa sommar. Fredrik Nordin var vid det här tillfället rorsman på Fantabåten, medan undertecknad tillsammans med Robert Brusberg fick agera dödvikt på relingen. Innan seglingarna kunde vi konstatera att vinden verkade väldigt stabil. Vår taktik var därför att efter start så fort som möjligt komma ut på högerkanten, där vi skulle kunna hitta lite lä för den sjö som rullade in i fjorden. Första seglingen lyckades vi bra, vi hittade ganska snabbt den fart i båten som tidigare gjort vår resa runt Tjörn så framgångsrik. Med lite tur kunde vi vrida oss runt kryssmärket som första båt och sedan bevaka ledningen till den första spiken.

Backa tillbaka

Andra seglingen gick inte fullt så smidigt. Vi misslyckades totalt i starten, blev tryckta till en tjuvstart och blev tvungna att backa båten tillbaka över linjen, där vi fick starta om som sista båt. Vi jobbade oss i alla fall upp genom fältet, för att den här gången köra på första kryssmärket och därefter göra det mesta fel i de manövrar som följde. På något sätt kom vi i mål som fjärde båt, vilket får sägas vara dagens bedrift. Vi avslutade sedan lördagen något bättre med en andraplats och ännu en spik.

Dag två inleddes med något lättare vindar, cirka 10 m/s. Vi lyckades komma iväg fint i starten och ut på högerkanten, precis som förut. Första mär-

ket rundade vi med en ganska stor ledning och vi kunde unna oss att göra en lugn och säker spinnakersättning. Vid länsrundningen tog vi ner spinnakern i tid och gjorde en fin rundning upp på andra kryssen. Här fick vi problem när bomuthalet gick av under rundningen. När vi försökte fånga in bommen för att reparera, hoppade dessutom bommen av sitt fäste i framkant, och vi hade inget annat val än att ta ner seglet. Vi hade i det här läget en ganska stor ledning och fortsatte att segla med bara genuan under tiden en segelstropp grävdes fram för att knyta fast hornet på storseglet. Vi fick upp seglet igen precis innan det var dags att slå för land, och till vår stora förvåning hade vi bara tappat en enda placering när vi kom upp till nästa rundning. En andra plats och vi kände oss mycket nöjda med att kunna lösa problemen.

Bra start gav komfortabel seger

Inför nästa segling hade vi lyckats göra en bättre lagning av bomuthalet och kände oss än mer taggade att vinna. En bra start på den korta startlinjen bäddade för en komfortabel seger. I sjunde seglingen kom vi inte iväg riktigt bra i starten och blev tvingade ut på vänsterkanten. I de lite lättare vindarna fick dock inte båtarna som gick ut bakom öarna samma fördel, och vi kunde runda upp som fjärde båt. Med lite tur i länsrundningen kom vi upp på tredje plats, som vi kunde bevaka in i mål. Vi räknade ut att vi hade ett ointagligt försprång i regattan och valde att segla hem till bryggan som mästare i kavaj. Efter att snabbt ha gjort färdigt båten tog vi bilen tillbaka till udden innanför Sunneskär, där vi lyckades få kontakt med arrangörerna och bli hämtade med en motorbåt för att

transporteras ut till prisutdelningen.

Priset bestod av en pokal och en stor låda kex, som kommer att hjälpa oss att hålla vikten till nästa säsong. Vi vill tacka arrangörerna för en väl genomförd regatta med en bra bana och många starter utan onödig väntetid. Dit kommer vi gärna tillbaka!

*Fredrik Hörnfeldt
Fördäcksgäst på SWE 1552 "Fanta"*

VIF-cupen 2004

Västkustmästerskapet 2004 skulle avgöras genom sju regattor, men det blev en lite haltande serie. Tre regattor kunde inte genomföras av olika orsaker. Men de fyra som kördes gav en väl utslagsgivande serie. Den "gamle" men alltid välseglande Mikael Henriksson blev cupmästare.

Slutresultat i VIF-cupen 2004

Pl	Segelnr	Rorsman	Poäng
1	2377	Mikael Henriksson	32
2	3359	Jonas Länje	27
3	3196	Anders Öfverman	26
4	2404	Göran Ejdeling	19
5	1094	Bengt Cederblad	19
6	1461	Jonas Liljeström	19
7	677	Alf Andersson	12
8	2880	Tore Larsson	11
9	1552	Fredrik Hörnfeldt	10
10	2092	Kjell Johansson	7
11	1506	Bengt Arvenius	5
12	1	Calle Christenson	2
13	222	Anders Ewert	2
14	1489	Peter Berg	2

Jonas Liljeström

Välkommen till 2005 års SM för IF-båt i Marstrand

Marstrand ligger 45 km nordväst om Göteborg, längst ut i havsbandet med unika seglingsvatten alldeles utanför staden. Hit tar man sig lätt med båt, bil eller buss. Man tar sig egentligen till Koön eftersom biltrafik är förbjuden på Marstrandsön. Mellan Koön och Marstrandsön går en färja modell spårvagn i skytteltrafik. Överfarten tar ett par minuter.



Här går gränsen mellan Skaogerack och Kattegatt. Varje år träffas här världens främsta seglare för att göra upp om Swedish Match Cup. Men det är bara ett av många mästerskap som seglas under säsongen. Avslutning sker inte förrän i december då Frostbite seglas inne i hamnen med bland annat Expresser och 2,4-seglare. Längst upp på Marstrandsön finns Carlstens fästning med spännande guidningar. Man kan också delta i Lasse-Majas gästabud. Lasse-

Maja brukar kallas för Sveriges Robin Hood och han satt 27 år på fästningen. Han benådades personligen, av dåvarande kungen, tack vare sin kokkonst. Klara nätter kan man härifrån se reflexer från Skagens fyr på himlen.

Själva staden har anor från medeltiden. Här finns Rådhuset som är Bohusläns äldsta stenhus, numera kulturhus och bibliotek. Marstrands Varmbadhus byggdes i mitten på 1800-talet men är nu vandrarhem med både restaurang och inomhusbassäng. Soci-

tetshuset från Oscar II:s tid är väl värt ett besök. Annars går det bra att bara promenera på kajerna, ta sig en bira och titta på Göteborgs societet.

Seglingsvattnen måste betraktas som klassiska med mycket kort utseglingsdistans. Marstrandsfjorden är ett utmanande vatten med kraftig saltsmak, strömmar och vågor, och skiljer sig tydligt från insjösegling. Fjorden är en tratt och syd-

västlig vind ger rolig och tung sjö. Tidvattnet är mellan 20 och 30 cm och strömmen kan byta riktning under en kappsegling. Vatten som har blåst in i Hakefjorden måste ut någon gång.

På kvällen finns dock GKSS:s seglarpub med musik och pilsner där diverse kända profiler brukar dyka upp som Pelle Pettersson, Staffan Eklund, Paul Cayard och grabbarna.

Var skall man då bo? IF-fältet kommer att ligga vid kaj mitt i centrum. Avståndet till pubbar och kommers är 50-100 meter. Det går ju alltid att bo i båten. Det ger ju också tillgång och närhet till nattlivet. Att tälta som vi är vana vid, så kallad dansk camping, går inte i Marstrand. Vi kommer att ordna så att man kan ställa upp sin husvagn skapligt nära hamnen.

Familje-camping finns 2 km från Marstrand. 0303-60548, fax 0303-60440

Ett bra tips är att börja med Kungälv - Marstrands Turistbyrå, telefon 0303-99203 eller maila bokning@turism.kungälv.se. Då hamnar man också på väntelista. Mer information finns också på www.marstrandshamn.nu

*Bengt Cederblad
SWE-1094*



Typisk hemma-SM-säsong. Så skulle man kunna sammanfatta året 2004 här på ostkusten.

Både i Uppsala och i Stockholm anordnades mängder med aktiviteter på våren, alla med sikte på SM;

- Mälarpåsar med Anders Ljunqvist (Kista)
- Träningsdag, teori och praktik med Stellan Berlin och Björn Österberg (BoBK)
- Taktisk segling med Conny Kjellberg (USS)
- Segeltrim de lux med Björn Österberg (USS)
- Regelkurs med Fredrik Matsson (USS)

Sedan var det dags för SM, och sedan – tja, det är ju inte helt ovanligt att det blir lite avmatning efter semestertiden, och så även i år. Bara det nödvändigaste tycks bli av under den senare delen av säsongen. Glädjande nog har en del nytt och friskt blod kommit in på kappseglingsfronten i Stockholm, och alla gamla rävar har fått lära sig att hålla reda på nya segelnummer. Var det förresten någon mer än jag som satt och tittade på nummerlapparna under OS? ”1825, det är väl Rune!”

Vi i Stockholm har dessutom haft glädjen av att hitta en ny och trevlig kappsegling, Alandia Värtan Cup, som ersatt Saltsjöbadsregattan. I Värtan Cup seglar man bana på förmiddagen, det underlättar om man läser bankskissen kan jag intyga, går in och får en lätt lunch innan det är dags för en distanssegling. Enkelt och roligt.

Stockholmscupen

Sammanlagt 30 båtar deltog i cupen. Totalsegrare blev nestorn Yngve Carlsten i 1742, som genom utmärkta resultat och flitigt deltagande med eftertryck visade var skåpet skall stå. Han har bildat ett vinnande lag tillsammans med Lasse och Tiina Andersson, vilka har skapligt många års erfarenhet från SWE 913, som de sålde härom året. Detta visar att man varken skall låta tidens gång eller det faktum att man inte har en egen båt slå ned humöret. Grattis! Vinnare av Vikingaregattan, och därmed distriktsmästare, blev inte helt otippat Sören Swärd/Gunnar Swärd /Dag Zeinetz i 2835. Yngve Carlsten slutade tvåa, medan Rune Lagerqvist knep tredjeplatsen.

Uppsala

Att bli distriktsmästare i Uppsala är inte det lättaste. Se bara på resultatet i Forsbergs Minne/IF-DM. Där vann Fredrik Mattsson/Johan Lindau/Mathias Eklöf följd av Christer Wallsten/Robert Wallsten/ Mats Bengtsson med Staffan Eklund/Christer Olsson/Gunnar Bohlin på tredje plats. Känns namnkonstellationerna bekanta? Stafan med besättning tog som bekant revansch med ett SM-guld, medan Fredrik och Christer slutade fyra respektive femma i SM. Det är tätt i toppen i den delen av Mälaren!

Vinteraktiviteter

Vi har inte hunnit spika tider och platser för alla våra övningar ännu, men på pubkvällarna den 4 november, 2

december och 3 februari kan man alltid få reda på senaste nytt. Vi träffas preliminärt på Mera, Norrlandsgatan/Lästmakargatan, från klockan 18.00 dessa kvällar. Som alltid, är det hemsidan, www.oif.ifboat.org, som gäller för aktuell information. Har du inte internet, fungerar ett telefonsamtal till någon av oss på listan nedan lika bra. Det här hade vi tänkt hinna med under vintern:

- Den 19 november hålls OIF:s årsmöte, enligt separat kallelse.
- Studiebesök på North Sails, 24 november.
- Vi försöker få en dag med isjaktsegling även i år. Att hitta rätt kombination av bärande is och lämplig vind är dock ändå mer oförutsägbart än vindarna på Ekoln, så varken tid eller plats bestäms förrän tämligen nära inpå. Alla intresserade får hålla utkik på hemsidan, eller kontakta Gunnar Swärd när isarna börjar lägga sig.

Vill du veta mer om aktiviteterna, kan du ringa:

Lasse Andersson 08-511 809 64
Gunnar Swärd 08-715 57 74
Anita Rosberg 08-767 12 93

Ring, skriv eller maila mer än gärna till oss om du har synpunkter eller frågor! Det är lätt att fastna i gamla hjulspår, så kom gärna med tips på något du är intresserad av.

*OIF styrelse genom
Anita Rosberg*



SM 2004 - I näckrosens tid

Det är en fröjd att kappsegla i Uppsala! USS:arna är nästan osannolikt tillmötesgående, arrangemanget är alltid bra, bryggplatserna i ordning och inga problem är vare sig för stora eller för små för att lösas.

Det är bara det där med vindarna, eller kanske snarare frånvaron av vind, som brukar ställa till det för utsocknes.

Dekorativa rosor

På tisdagen tillbringade vi, liksom många andra, några timmar på fjärden, för att trimma ihop besättningen och försöka hitta någon logik i vindarna ute på Ekoln. Det var väl lite så och så med både det ena och det andra, och dessutom tyckte vi inte att vi hade någon vidare fart i båten. Vi passade därför på när Kjell Mattsson erbjöd den

fina servicen att lyfta de båtar som behövde tillsyn, och kunde då konstatera att själva botten såg bra ut, men att det satt ett näckrosblad i storlek XL mellan rodret och skrovet! Vidhängande stjälp påminde om skräckfyllda stunder då gajar och annat löst funnit sin väg till samma trista position. Vägen in till vår bryggplats var full av de dekorativa men närgångna växterna. Begreppet näckrosskräck myntades ombord.

Tune-up

Årets tävlingar inleddes med Tune-Up Race onsdagen den 30 juni. Det blåste en svag och förvirrad nordartad vind, som inte verkade göra vare sig arrangörer eller tävlande speciellt lyckliga, möjligen med undantag av de som klarade av att läsa vindskiftena. Uppsalabåtar placerade sig på de sex första platserna, med Uno Almgren som vinnare. Kul för Uppsala, men lite väl gynnsamt för hemmaseglarna om det

skulle fortsätta. Jag träffade på Fredrik Mattsson på parkeringen, och önskade mig lite skämtsamt stadigare vind. Vi kom överens om att sydväst 5-8 vore perfekt.

Slagläge för Staffan Eklund

Sedan drog själva SM-tävlingarna igång, och jag vet inte hur det gick till, men faktum är att vindarna låg mestadels på SV och höll sig omkring 3-6 m/s hela tiden. Det verkar ha passat Staffan Eklund med besättning, som hade slagläge inför sista dagens seglingar, och inte syntes ha några större problem med att hålla undan för den oförtröttlige Anders Carlsson.

Trots vindriktningen var det lite kyligt de flesta dagar, men de välbesökta öltälten lockade ändå med After Sail, och tillfälle att förklara vad som egentligen hände ute på banan. Det var roligt att få se dagens seglingar på film, även om de naturligtvis var oredigerade och

ganska långa. Vi hoppas på försäljning av en nedklippt version på video.

Det händer ju alltid en hel del under en regatta. En och samma båt lär visst ha (miss-)lyckats med att under den första delseglingen, dels köra av rodret på en annan båt i en styrbord-babordsituation, samt under 720-graderssvängen efter den försyndelsen, krocka igen, och slet då av undervantet för en tredje båt. Ingen rolig start på tävlandet. Vi bidrog själva till underhållningen bland annat genom att agera måltav-

la vid en start, där vi lyckades bli ordentligt påkörda av två båtar inom loppet av kanske en halv minut. Sikta på något orange, tycks ha varit parollen. Men det är väl adrenalin och täta situationer man vill ha, annars finns ju alltid klasser utan SM-status...

Mycket bra arrangemang

Mycket skall klaffa för att ett sådant här arrangemang skall flyta på smärtfritt från inmätning till regattamiddag.

Bra banläggning, goda lunchpaket, duschar med tillräckligt mycket varmvatten och rena "skitsaker", som fungerande toaletter, allt bidrar till intrycket. Det är bara att gratulera USS till ett mycket väl genomfört SM, som även kröntes med sportslig framgång. Etta, fyra och femma är ett imponerande facit. Vi är många som gillar att segla på Ekoln, och hoppas på ett snart återseende.

*Anita Rosberg
SWE 3352 Apelsinen*



IF-SM 2004

Rapport från en debutant

Efter att ha seglat IF i hur många år som helst, kändes det som om man ville tillbaka till kappseglingens banan igen. Det var en hel del kappsegling i slutet av 70-talet, då IF-lassen var som störst. Startfälten i Lidingö Runt var uppåt 70 båtar på den tiden och då skreks det ordentligt i starterna och krockarna var många. Sedan blev det många års uppehåll med bara familjesegling. Familjen växte, men aldrig att vi ville byta båt.

1997 började vi så smått igen med kappsegling. Vi kom i kontakt med North Sails och Björn Österberg. Jag upptäckte då efter inköp av nya segel, att seglen till IF:en utvecklats fenomenalt. Oj,oj vilket lyft! Självklart ville vi ut på kappseglingens banan och prova igen. Smärtsamt upptäckte vi att det inte hjälpte enbart med nya segel. Visserligen kändes det att det var ett helt annat bett i båten, men det var mycket mer som behövdes. Vi valde alltid fel väg, medan alla andra alltid hade ”turen” med sig. Det var ruskigt vilken fart IF:arna fått under de här åren. För oss blev det mycket Lys-seglingar också eftersom vi inte bor så bra till för att komma ut på alla IF-seglingar.

När vi såg att Uppsala skulle köra SM 2004 så föddes tanken att vi skulle vara med. Planeringen för detta började hösten 2003. Ett nytt storsegel beställdes hos North, men någon vecka senare började jag grunna på om vi inte måste ha en ny genua också. Hur och när skulle jag förhandla om detta med Britt, hustrun, visste jag inte. Efter lite funderande bestämde jag mig för att detta skulle ske på julafton – då brukar alla vara glada, och då slinker väl även genuan genom.

Jodå, det gick bra – fick till och med glada tillrop – om det berodde på snapsen eller något annat vet jag inte. Men hon skall ju ändå vara med i besättningen.

Resten av vintern gick åt att planera däckdesignen. Alla block och trimlinor byttes ut, varför det blev en hel del nya borrhål också. Det finns

väl inget värre än att borra i båten, det känner nog de flesta till. Björn Österberg, North Sails, hjälpte mig med många bra råd. Han hade lösningen på alla problem och jag var jätteglad att jag hade honom som bollplank. Han hade tålamod med mig, hur stressad han än var. Det blev en hel del filande på botten också. Detta hade jag dock hållit på med i ett par års tid, men man blir aldrig riktigt nöjd. Nu kändes det som om den skulle kunna duga, även till ett SM.

Första testen blev Lidingö Runt. Allt fungerade precis så bra jag hade tänkt mig, så vi var nöjda med både resultat och med hur den nya utrustningen fungerade. Veckan efter midsommar begav vi oss iväg till Uppsala. Det var mycket motorgång uppåt i de smala sunden. Vi träffade på en del IF:ar redan nere i Stäket, så vi kände redan spänningen i luften. Som vanligt denna sommar var det en hel del regnskurar som byggde upp på eftermiddagen. Även så denna dag och de kommande dagarna. När vi kom upp till Ekoln, där seglingarna skulle gå, såg vi flera IF:ar som var ute och tränade.

Inmätningen och besiktningen på kvällen gick bra. Vi hade förstås funderat på hur fjärde besättningsmedlemmen skulle betraktas, vad vi visste så får man bara vara tre ombord. Den fjärde är en katt – vi fick nämligen ingen kattvakt i sista stund. Det var dock inga problem – en katt räknas som husdjur, fick vi veta – och vi som trodde han var en människa!

Nästa dag var det dags för Tune up. Vädret var bra – en del bymoln fanns där och de producerade lite vind. 40 IF:ar var på startlinjen! Alla kom dock iväg utan större mankemang. Första kryssen var vi med upp till märket, men spinnakerbogen blev ganska dålig. Här tappade vi mark. Det är inte bara sitta och segla på länsarna utan man måste hitta på något. För varje rundning blev det glesare runt oss, och när vi kom i mål så hade vi inte många efter oss. Det är ruskigt vad en del båtar går fort! Vi resonerade om att det blir bättre i mor-

gon när allt startar på riktigt. Sonen var dock ganska mörk i ansiktet och verkade tvivlande. Kvällen var hur festligt ordnad som helst. Uppsala SS vet verkligen hur man skall arrangera ett SM. Det fanns tält att lägga prylarna i, så det var bara att lasta kärran. Vi bar sedan ut saker varje dag, eftersom det var en massa som vi glömt bort att det fanns där. Båten blev alltså lättare och snabbare för varje dag.

Första SM-dagen

Vi gick ut tidigt till starten. Vädret var bra, och vindarna fina. Annars kan det bli hur som helst med den varan i Mälaren. Det kändes nervöst. Mest för starten. Vi som är så rädda för att få en enda repa i båten, nu skulle vi tampas med 40 båtar på startlinjen. Det var dock en väl tilltagen linje som väl var. Nu var det nära, ett par minuter, och det började tättna framme vid linjen. Där gick starten! – trodde vi. Det var tjuvstart. Nästa start var lika illa – där kom vi väldigt fint iväg, efter att först kommit i kläm mellan två båtar. Tjuvstart igen, fick höra efteråt att även vi hade tjuvat här. Ytterligare ett par tjuvstarter innan vi kom iväg. Efter att vi analyserat detta med alla tjuvstarter, kom vi fram till att det verkade som om många startade på enminutsignalen. Det verkade som om det var fler än vi som var het-siga och nervösa.

Första kryssen kändes bra – det var fruktansvärt trångt vid märket – vi hade innan blivit varnade av Lasse Andersson, OIF, att hålla igen lite där. Spinnakersättning och allt annat fungerade, men det gick inte nog fort på undanvinden. Här förlorade vi. Nästa spinnakerbrog gippade vi oftare och då gick det bättre, vi blev inte så långt efter längre. Resten av dagens seglingar gick ungefär likadant. Mulna ansikten under färd in i hamn. Trösten var att båten var oskadd, så när som på lite gul färg efter en annan IF.

På fredagen spöregnade det

Vinden var bra men skiftade mycket. Det blev en timmes väntan på att vinden skulle stabilisera sig. Till slut gick starten. Seglingarna blev likartade dagen innan.

Man fick inte göra några misstag. Strax innan mål vid en av seglingarna så låste sig skotet på vinschen, vi hade 25 meter fram till mållinjen. Satan –

Forts. på sid 17



IF-DM i Arkösund

Seglingen var också en delsegling i Lys-cupen som vi seglar på den här delen av ostkusten, från Arkösund ner till Valdemarsvikens mynning. Tyvärr har vi inte någon vidare fart på IF-seglarna här, vi var bara tre båtar som seglade DM. Det finns fler båtar, men de kommer inte till kappseglingarna. Det kan dock rekommenderas, vi har väldigt trevligt och det är inte blodigt allvar, men jargongen är tuff!

Undertecknad i SWE 3308, seglande för Gryts Segelsällskap, vann förstås DM. Det syns väl på beredskapen för spinnakersättningen inför rundning! Vi var tätt följda av ärkerivalen och kompisen sedan drygt 40 år, Calle Hellström i SWE 2663, Bråvikens Segelsällskap. Trea den här gången blev Thomas Tufvander i SWE 279, Norrköpings Segelsällskap. På pris-tagarebilden ses från vänster; Thomas, Pelle och Calle.

Mera skryt, familjen Klinga med Pelle som rorsman, Emil på fördäck, Inger vid trim och Hanna som taktiker vann också LYS 2, i Lys-cupen i år. Nästa år satsar vi på att vinna totalt. Konkurrensen är dock mycket hård, vi har förutom andra kölbåtar ett tiotal Expresser att slåss med!

Med seglarhälsningar från ostkusten och Gryt - hjärtat av världens vackraste skärgård!

Pelle Klinga



Forts. från sid 15.

fyra båtar slank in före oss i mål! Vi var himla trötta efter nio och en halv timmes seglingar denna dag. Det var tur att det var så mycket roligt i hamnen på kvällarna med pubtält, där vi kunde "förklara" varför det gått så dåligt under dagarna. Där kunde vi också se på video från dagens seglingar. Det var grillparty och andra överraskningar hela tiden. Vi alla seglare kände hela tiden hur väl vi blev omhändertagna.

Lördag och sista dagens seglingar

Vackert väder och fina vindar. Nu måste vi göra bättre från oss. Det började gå bättre tyckte vi – men fan, "Grönwalls" före oss i mål igen! Nu var vi i alla fall med under samtliga dagens seglingar. Man såg konkurrenter som man inte sett förut. Någon förbättring av den totala placeringen blev det

dock inte, vi hade seglat för dåligt innan. Vi kände oss ändå nöjda när vi gick in i hamn. Vi hade genomfört dagens seglingar på ett bra sätt. När vi kom in till bryggan väntade en överraskning. Det stod tre öl på varje bryggplats, vi hade samma bryggplats hela tiden – jättebra. Det var Uppsala bryggeri som stod för ölen. Jag tror det var den bästa öl jag smakat. Vår katt hade skött sig ypperligt under seglingarna. Det syntes på honom att han visste vad som gällde. Ögonen stod still i skallen på honom under seglingarna. Han sov i tre dagar sedan.

SM-vinnare blev Staffan Eklund, USS, med besättning. Efter prisutdelning åkte de i vattnet alla tre. När en av dem kravlade sig upp på bryggan, hängde ett näckrosblad i bakfickan på honom. Västkustseglarna såg konfunderade ut, tänkte de på Marstrand, tro? Vi hade också under de här

dagarna upptäckt vilken fin stämning och hygglighet det finns hos IF-seglarna ute på banan. Vilka justa seglare. Det är verkligen kul att segla i den här klassen. På kvällen blev det stor regattabal, med ett par hundra deltagare. Ett 60-talsband stod för dansmusiken. Vilket drag! På söndagen skingrades alla.

Dessa dagar var bland de bästa och roligaste vi upplevt som seglare

Tack Uppsala SS med Britt-Inger Fjellström, Fredrik Mattson, samt ordförande Lasse Söderström i spetsen. Tack också, Björn på North Sails för alla goda råd. Vi kommer att bli bättre!

Bengt Lönnroth
Team Opal
SWE 1198

Rammad

Vi har förstått att man får vara beredd på en och annan skrämma på sin pärla om man kappseglar med henne – det blir visst trångt ibland fast man kan tycka att vi är välsignade med stora vattenytor att hållas på. Tyvärr har det visat sig att man inte går säker ens som slö semesterseglare. Man kan bli rammad. I alla fall blev vi det, och fick en erfarenhet vi tycker oss gott kunna ha varit utan.

Det var 2001, det var vår tolfte semesterdag och vi hade kommit till början av augusti. Vi var på väg norrut i vattnen norr om Furusund och låg på kryss för babords halsar ut mot Marö. Vid halvfemtiden på eftermiddagen hör jag och ser sedan i ögonvrån en planande motorbåt komma på vår babordssida, snett akterifrån i god fart och på kollisionskurs. Jag hann vråla

en varning till Ifigenias "besättning", mnja, hon äger halva båten och var den som drev igenom köpet för många år sedan. Därefter small det. Motorbåten klättrade upp på våra vant med rusande motor, fortsatte att stegra sig så att den slog runt och hamnade upp och ned i vattnet samt tystnade. Det blev väldigt tyst...

Sjunker vi nu

Min första tanke var nog -sjunker vi nu? Efter att ha ropat och kollat att de andra var fulltaliga och oskadda strök vi segel och synade våra dessbättre inte alltför hotande skador. Sedan vände vi tillbaks till motorbåten där tre huvuden låg och guppade. Just som jag börjat fundera på vad som nu var bäst att göra så närmar sig som genom ett under en polisbåt, vi ser oftast inte en enda polisbåt på flera veckors semestersegling. Två kolugna poliser kunde nu ta över den närmaste händelseutvecklingen – ta ombord två blöta tjejer och en kille som skrudades i filter, koppla tamp till motorbåten och, med oss puttrande efter, gå in till ång-

båtsbryggan på Marö. I väntan på den 15-årige båtförarens far blev det nu polisbåtskaffe och första förhör med oss och de tre påtagligt bleka och tyssta ungdomarna. Så småningom dök fadern, en av de dystraste män jag träffat, upp så att vi bl a kunde få besked om försäkringsbolag.

Våra skador bestod i en vertikal 40-50 cm lång spricka i bordläggningen som dessbättre inte gick ned till vattenlinjen, krossat och delaminerat däck vid röstjärnsinfästningarna, och - mycket riktigt - slakt undervant på styrbordssidan. Därtill skrapskador utefter cirka två meter av relingen samt att våra porslinsskåp nu hängde någon centimeter under skarndäck. Båten tog inte in något vatten och gick att köra för motor, så vi beslöt att gå upp till "gastens" syster och svåger med sommarställe på Björkö-Arholma för att där slicka våra sår.

Närmsta varv

Nu kontaktades förstas försäkringsbolaget Svenska Sjö, och mina farhågor om att bli ivägskyfflad till något

obskyrt men billigt varv i någon avkrok enligt tidigare erfarenheter från diverse bilskador kom glädjande nog på skam. De sade att vi skulle gå till närmsta varv, vilket i vårt fall var Rosättra, något vi verkligen uppskattade eftersom vi från olika håll hört mycket gott om dem och inte minst deras Linjettbåtar. Hörsägen visade sig stämma, vi blev väl omhändertagna och fick bland annat ett utrymme där vi kunde lägga alla våra grejor - vi fick ju tömma hela båten redan nu i stället för fram på höstkanten. Svenska Sjö kom och besiktigade skador och båt och bestämde sig för att reparera – tack och lov, tänk att få vår kära Ifigenia inlöst mot en säkert otillräcklig sedelbunt och sedan tvingas leta rätt på något annat som man inte vet alls vad den varit med om. Hu!

Reparationen blev i huvudsak bra även om den drog ut på tiden. Fribordsskadan syns mest på våren när man vaxar, skarndäckets halkskyddsmönster har kommit lite på sned i det lagade partiet och färgförändringen är större än på skrovlagningen, men det är tätt och stadigt. Vi passade förstås på att få röstjärnsknäna inplastade när vi ändå hade proffs igång och slapp ställkostnader.

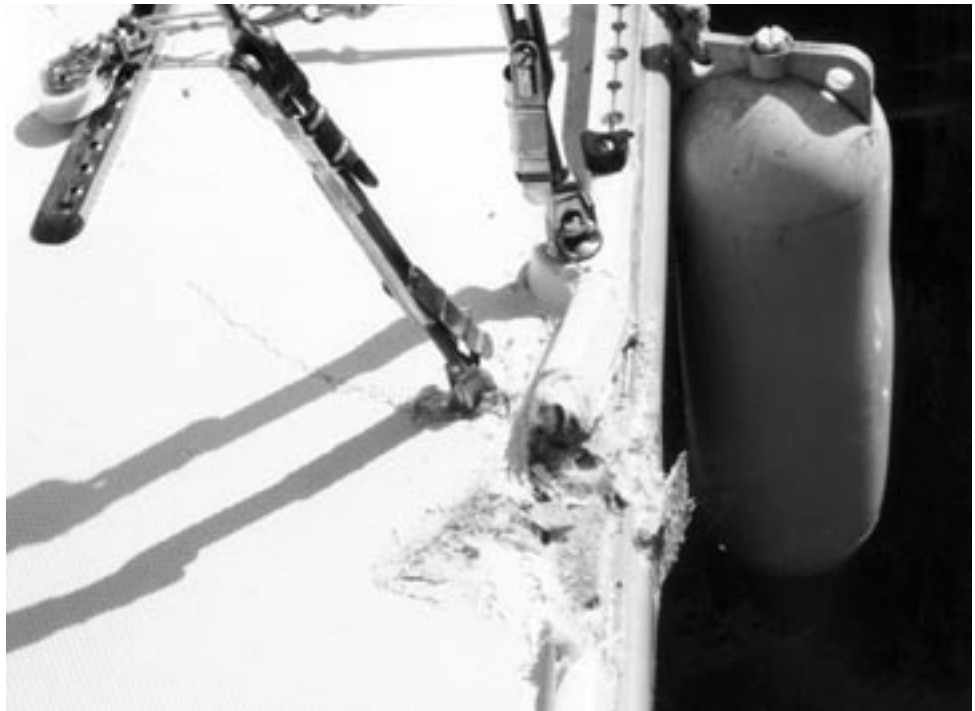
Bakslaget

För oss återstod att fortsätta semesteren. Vad göra? Vi försökte hyra en Birdie 24 på försäkringsbolagets bekostnad, men den visade sig vara i så dåligt skick så efter att ha kompletterat med stora delar av vår utrustning, det blev mycket extra släpande den sommaren, fick vi vända tillbaks efter två timmar på sjön med trilslande motor. Det bakslaget tog musten ur oss såpass att vi tillbringade resten av tiden i land. Vi tänker så lite som möjligt på

vad som hade hänt om båten träffats längre akterut, vid sittbrunn...

Grabben som körde åtalades faktiskt för vårdslöshet i sjötrafik och blev dömd till en handfull dagsböter. Han påstår att han inte såg oss(!) för att han dels satt ned och hade taket ivägen, dels försökte ställa in en radiokanal(!). Vi fick intrycket att han aldrig fattade vad han ställt till med eller hur illa det kunde gått.

Jan Hermelin



Bottenhavets IF-båtförbund, 2004

Vi fick inte tre kanonsomrar i rad. I år fick vi nöja oss med tre veckors sent sommarväder. Seglat har vi dock gjort i Botten viken – och söderöver. Som vanligt har det semesterseglats, långfärdsseglats och inte minst kappseglats. Ungdomarna Lennart Eriksson, Peter Dahl och Jörgen Wallin med IF 1727 seglade sträckan Härnösand - Stockholm – Uppsala/Ekolen för att delta i SM-seglingarna. Därefter seglade de samma väg tillbaka. En strong prestation.

KAPPEGLINGAR

Ander s Carlsson, Göran Öberg och Nils-Erik Lindström med IF 924 knep silvermedaljen på SM-seglingarna. Grattis!

I Örnsköldsvik har det kvällstid kappseglats med klubbåtarna i Business-Class. Inga ordinarie seglingar har genomförts, däremot har IF-båtar toppat Lysseglingar.

I Härnösand har planerade klubbseglingar genomförts och flitigaste och yngsta besättningen med IF 1727 kan i år titulera sig klubbmästare samt vinnare av BIF-rankingen. Lag Hans Gilliusson med IF 3082 kom på andra plats.

ÖKAT MEDLEMSANTAL

Tidigt i våras skickade vi ut IF-väskor med stora dekaler till medlemmarna. Vi hoppas att de kommit till glädje och nytta.

Med glädje kan jag också konstatera att medlemsantalet ökat i vår region, tidigare har tendensen varit den motsatta.

IF 709

Christer Westman

Danska Mästerskapet i Vallensbaek



Årets danska mästerskap seglades i Vallensbaek som ligger strax söder om Köpenhamn i norra delen av Kögebukten. Vi anlände två dagar innan mästerskapet för att få möjlighet att känna lite på både vattnen och konkurrenter innan det verkligen gällde. För vår del hade danska mästerskapet varit årets stora mål och förväntningarna var ganska stora efter en intensiv träning under sen höst och tidig vår. För att toppa formen hade vi tränat sex dagar i veckan den sista månaden. Vårens lokala regattor hade gått mycket bra men samtidigt visste vi att det var betydligt svårare att segla i stora fält.

Totalt var 24 båtar anmälda varav sju från Sverige. Bland deltagarna fanns bland annat förra årets svenska mästare, bröderna Kristensen i DEN-254, Preben Lerche i DEN-69 som är mångfaldig dansk mästare och den regerande danske mästaren Gunnar Høy i DEN-224.

Bland svenskarna på deltagarlistan fanns Marek Janiec i SWE-829, Björnligan i SWE-1735, Johan Winberg i SWE-1870, Robert Nifelt i SWE-3000, alla veteraner med flertalet toppio placeringar från tidigare stora mästerskap. Därtill Lasse Larsson i SWE-1986 med bland annat en andraplats från Nordiska/Danska Mästerskapet 2003 i meritförteckningen och Mårten Mulder i SWE-684 och vi i SWE-2059 som bägge gjorde vårt andra danska mästerskap.

Dag ett, lätt vind, nv 2-4 m/s

Vi öppnar regattan med en mycket bra lovartsstart och ligger bland de första båtarna hela seglingen. Inför sista länsen rundar vi som fyra, Björn Olsson som ligger tvåa gippar direkt och tappar fart.

Vi och Charlotte Jessen i DEN-266 som ligger närmast framför oss fortsätter utan att gippa. Lasse Larsson som

haft ledningen sedan starten går också mer till vänster och tappar fart. Vi knappar in och går om Björn strax innan mållinjen. Lasse Larsson lyckas precis hålla undan för DEN-266 som slutar tvåa.

I andra seglingen är det mycket fördel till höger på startlinjen. Vi inser inte detta i tid utan gör en start ner mot mitten på linjen. Liksom startlinjen ligger hela banan snett och kryssarna består till största delen av ett långt styrbordsben. När vi gör vårt första slag hamnar vi i mitten på fältet och det är mycket störd vind, vi tappar ännu mer. Inga riktiga taktiska planer och en sned bana gör att vi inte lyckas komma igen. Inget flyt på länsen heller, vi tvingas skära onödigt mycket för att få fri vind och tappar ytterligare. Trots att högerkanten fortfarande tycks gå bäst lyckas vi aldrig komma dit i fri vind. Vi seglar mycket i störd vind och lyckas aldrig avancera, slutar på sextonde plats. Preben i DEN-69 vinner seglingen.



Fördel höger

I dagens sista race är det om möjligt ännu mer fördel vid högermärket på startlinjen. Vi lyckas denna gång starta vid högermärket men dessvärre helt utan fart på grund av att vi har en båt mycket nära i lä som låser oss. Seglingen påminner om föregående med undantag att vi lyckas med en snabb gipp på sista länsen och hittar bra fart ner mot målgången. Detta tar oss förbi fyra båtar och ger oss en elfte plats. DEN-254 vinner före Björnligan.

Efter första dagens tre seglingar leder Lasse Larsson med en spik och två femteplatser, DEN-266 ligger tvåa och Björnligan trea. Vi ligger med nöd och näppe på en sjundeplats.

Dag två, lätt vind, sso 0-3 m/s

Första starten blir uppskjuten en timme på grund av för lite vind. När vi väl startar lyckas vi med en mycket bra start och ligger bland de fem första vid kryssrundningen. Lasse Larsson leder framför Björn, Preben, Lars Kristensen

och Marek som även han hittat det rätta trimmet.

Ställningen håller sig ganska oförändrad till inför sista kryssen då fältet splittras upp på varsin kant. Vi tror på mer vind till höger så vi fortsätter utan att slå. Lasse som nu har skaffat sig en ganska övertygande ledning går också till höger. Efter halva kryssen slår dock Lasse för att bevaka sin ledning mot den andra kanten. Nu ser vi vår chans att avancera så både vi och Björn, som ligger något i lä om oss, fortsätter ut på kanten. Vi går tills vi nästan ligger upp kryssmärket och efter slaget märker vi att vi gått bra mot båtarna på andra kanten. Vi ligger nu 50 meter under layline men vinden vrider lite till höger och helt plötsligt ligger vi upp märket med marginal, vridet ger oss också en ledning inför den avslutande länsen i mål. Denna ledning lyckas vi hålla in i mål och därmed har vi tagit vår första spik på ett Danskt mästerskap. Björn blir tvåa och Lasse trea.

Dimma

Precis innan andra starten driver en tjock dimma in på banan och resterande seglingar ställs in.

Efter andra dagen och inför den sis-

ta leder fortfarande Lasse Larsson, nu före Björnligan på andra plats. Vi ligger fortfarande kvar på sjundeplatsen dock lite mer hoppfulla nu. Tänk vad liten skillnaden är mellan en första och en sextonde plats.

Dag tre, måttlig vind, vnv 3-7 m/s.

Laddade till max ger vi oss ut på banan en timme innan första start och provseglar ett varv för att känna på banan. Inget får gå fel nu, varje minut skriver vi upp vindriktningen för att slutligen sammanställa det hela i ett diagram över vindriktningen. Vi noterar bland annat att det är till stor del molnen som styr vinden.

I dagens första segling gör vi en mycket bra start och fortsätter ut mot vänsterkanten. När vi slår in mot mitten verkar det som om bägge kanter gått ganska jämnt och vi rundar i toppen men tappar några placeringar då vi väljer att gå direkt till vänster på första länsen. Vi ligger femma inför sista varvet, men lyckas tack vare en smula tur precis innan mål, gå om två båtar. DEN-266 vinner före DEN-254.

Även i dagens andra start lyckas vi mycket bra. Vi håller till höger på

kryssarna vilket visats sig fungera bra och ligger tvåa nästan hela seglingen och slutar även tvåa efter Robert Nifelt som vinner.

Startar sist

Som tur var, för nervositetens skull, visste vi inte att vi med endast en segling kvar låg trea endast tre poäng efter Lasse Larsson som fortfarande ledde totalt.

Inför den sista seglingen noterar vi ett stråk med moln och vind över högersidan av banan. Strategin blir således att starta vid högra märket och slå direkt men när vi någon minut innan start går mot strömmen av båtar lyckas vi inte hitta någon lucka att slå i och tiden tickar snabbt iväg. Vi blir tvingade att gå bakom alla båtar och hinner inte upp till linjen när starten går.

När vi väl startat, sist av alla, håller vi vår plan och går till höger. Björn ligger framför och ger oss spegelvind ett tag innan han slår. Vi fortsätter ensamma långt ut på höger kanten med bra tryck i seglen och redan efter en

liten stund kan vi konstatera att vi är ikapp klungan på andra kanten.

Väl uppe vi kryssmärket ligger vi tvåa med överlapp på ledaren i DEN-228. Vi gippar inte utan går platt ner mot länsrundningen. DEN-228 skär något mer än oss men vi går snabbare mot märket och tar över ledningen. På andra kryssen bevakar vi båtarna närmast efter oss och tappar lite grund på grund av allt för många slag, vi håller dock undan och leder även inför sista varvet.

Återigen går vi ut till höger på kryssen och håller denna gång en ganska lös bevakning på de andra båtarna. Jag släpper inte "tellisarna" i genuan med blicken under hela detta kryssben. Efter ett tag frågar jag dock mina gästar om vi inte borde slå in mot mitten snart för att bevaka de andra. Jag får till svar att vill konkurrenterna bli bevakade får de minsann gå på rätt kant! Det är lätt att bli kaxig när det går bra. Vid mitten på kryssen kommer ett stort högervid och vår ledning utökas en bra bit. Denna vind håller sig upp till kryssmärket och vi kan sena-

re gå i mål en minut och tio sekunder före tvåan.

Ännu ovetande om vem som vunnit seglar vi in mot hamnen undrandes över vad dagens serie 3-2-1 kan ha lett till. Senare möter vi Lasse Larsson & co som gratulerar oss till segern. Vadå grattis? Det var väl ni som vann, svarade jag...

Kanske tack vare sjundeplatsen

Trots att vi låg på en sjundeplats inför sista dagen eller kanske tack vare detta, hade vi lyckats vinna Danska mästerskapet 2004! Tvåa kom Lasse Larsson och trea Björnligan. Förste dansk och därmed dansk mästare blev Preben Lerche, som kom på fjärde plats. Robert Nifelt seglade i toppklass sista dagen och avancerade från fjortonde plats till en sjunde.

Per Damsby, Henrik Wiese och Magnus Bengtsson i SWE-2059



Færder'n 2004

Med If-båt NOR105 – Manana III

Siden jeg kjøpte min IF båt i 1974 har jeg deltatt 15-20 ganger og faktisk nesten hvert år til 1990 da jobben begynte å ta all min tid. Men jeg kom tilbake til denne morsomme seilas i fjor etter at jeg hadde begynt på min pensjonist tilværelse. Dog må jeg si at jeg var med i 1993. Det var det året det ikke var vind. Med start fra Aker Brygge kl. 15.30 var vi ikke kommet lenger enn til Nesoddtangen kl. 2300. Da hadde et sultent mannskap spist opp det meste av maten og vi satte motor og dro hjem. Det morsomme var at vi på veien fra Nesoddtangen og til ”Dronningen”, hvor vi har havneplass, møtte flere IF båter, både ved Nakholmen og Bygdøyenes, de siste hadde da seilt 700 meter på sex timer. Neste morgen kl. 10.00 kunne jeg se fra min veranda at båtene ved Nesoddtangen lå nøyaktig på det samme sted hvor vi forlot dem kvelden før.

Men det var Færder'n 2004 jeg skulle skrive om

Værmeldingen var som vanlig uklar, det ble spådd omtrentt alt som var mulig, men vi festet oss ved at det ville bli bygevær og vinddreining mot vest. Men da vi forlot ”Dronningen” var det vindstille, derfor gikk vi for motor ut mellom Hovedøen og Lindholmen og ned bak førstnevnte øy til ventetområdet for klasser som sto for tur til å starte. Som mannskap hadde jeg Torbjørn Lunde, 35 år, og barnebarn nr. 2, Fredrik Kjølberg 16.5 år. Jeg har ialt 8 barnebarn pluss en hund og to marsvin. Begge to, ikke marsvinene, har seilt en god del med meg før og er solide og uredde unge menn som tåler mye vann.

Starten er en historie for seg selv. Arrangørene tillater av meget gode grunner ikke at man seiler inn i startområdet før 10 minutter før man skal starte. Det var det imidlertid mange

IF'ere som ikke brød seg om, men da vi forsøkte det samme ble vi som eneste båt bryskt sendt tilbake. Helt meningsløst naturligvis, alle IF båter burde blitt behandlet likt og nå så vi for oss en elendig start. Men heldigvis kom det en lett bris fra sørvest og vi rakk helt opp til vestre merke mot Aker brygge før skuddet og fikk likevel en god start. Vi kom vel ut som nr. 5-6 av ialt 32 IF båter.

Nå gjaldt det først og fremst å komme seg til Huk. Som alle Osloseilere vet åpner fjorden seg der, men åpningen mellom Nakholmen og Huk er relativt smal og det gjaldt nå å komme dit med færrest mulige slag. IF båten taper fort 40-50 meter per slag, men det gjelder også å unngå å bli dekket av andre seilbåter og det var mange større båter som startet omtrent samtidig med oss.

I dette området har jeg seilt i over 60 år og burde kunne seile det i blinde. Sjansene kan naturligvis variere, men stort sett lønner det seg å komme forrest mulig over til Bygdøylandet og deretter slå et slag mot Nakholmen. Her gjelder det å unngå ”Skurvegrunnene”, de er alle nybegynneres skrekk. Selv var jeg ikke klar over hvor grundt det var før jeg begynte å kjøre motorbåt med ekkolodd i 1987. Mellom de to fyrlyktene er det enkelte steder ikke mer enn 1 til 1.5 meter og noen få meter innenfor kan man stå med vann til kness.

Styrbord mot Nakholmen

Når man seiler med styrbords halser mot Nakholmen må man ikke komme for nær denne og slå over på babord igjen, vestover, når man mener man kan stå over grunnene utenfor Huk. Da har man hele Lysakerfjorden foran seg. Mange valgte å gå rett sørover etter Nakholmen og inn i Bunnefjorden, men det kan være strømmer i området rett utenfor Nakholmen

samtidig som det kan være urolig sjø. Dessuten går Nesoddbåtene nærmest på skinner mellom Nesoddtangen og Nakholmsten og gir deg ikke mer avstand enn 10-15 meter hvis du i lett vind skulle ligge i deres vei. Bølgene fra dem er helt drende i lett vind

Resultatet av seilingen den første halvtimen viste at vi hadde gjort det rimelig bra. Alle båtene som hadde gått sørover hadde tapt og bare klassens formann, Terje, med sin IF-30 lå, som vanlig, foran og nå med ca. 250 meter. Han hadde samme kurs som oss, rett vest og inn i Lysakerfjorden.

Nå gjaldt det å velge riktig kurs. Som nevnt hadde vi festet oss ved at vinden skulle dreie vestlig og at det ville komme regnbyger etterhvert derfra. Mener man at dette er riktig har man en ting å gjøre, nemlig å holde seg så langt vest som mulig og det ble vår plan. Vinden hadde etter passering av Huk øket en god del og var nå kommet opp i 6-7 meter, fremdeles fra sørvest.

Formannen slo tidigt

Vi gledet oss over at formannen slo tidlig og gikk sydover. Det nytter sjelden å seile etter ham, han har en hurtigere båt og vi måtte gjøre noe annet. Derfor var det fint at han nå valgte en annen kurs.

Vi seilte ut til Gåsøen og vest for denne og var kommet et godt stykke forbi Høyherholmen, fremdeles så langt vest vi mente det var forsvarlig, da vi så den første regnbygen. Vind kan man jo stort sett ikke se før den viser seg på vannet, men ett av unntakene er når det er regn i vinden, da blir naturen omkring og spesielt mørk skog, gråfarvet. Nå kunne vi se regnbygene krype nedover Askerlandet og mot oss med en klar dreining mot vest og vinden kom kraftig. Som den første båt som fikk denne vinden fra styrbord kunne vi nå slakke godt på seile-

ne og sløre mot begrensingsbøyen som ligger utenfor Slemmestad. Resten av IF båtene syntes å ligge omtrent midtfjords og mange måtte slå over på babord for å komme rundt denne bøyen.

Men vi som lå lengst vest og helt alene øket nå avstanden til resten av IF-flåten. Vi kunne ikke lenger se mer enn et par stykker og de var så langt etter at vi ikke kunne lese seilnummeret deres selv med kikkert. Vi mente at vi nok var 800-1000 meter foran dem. Hvis denne vinden ville vare var det ikke mulig å tape seilassen, men det gjør den jo aldri og spesielt ikke i perioder med byggevær og dessuten er det noe som heter ”Drøbaksundet.”

Ta ut all høyde

Bygen var nå over og vinden begynte å dabbe av og dreie tilbake til sydvest og vi skulle fremdeles ha begrensingsbøyen utenfor Slemmestad på babord. Vi måtte derfor ta ut all den høyde som var mulig og greide det så vidt med en klaring på mindre en 0.5 meter. Flaks igjen, men det må man ha hvis man skal gjør det bra i seilingen. Dog er vi alle ”vår egen lykkes smed”. Nå satt vi kurs for sydspissen av øen Aspon som ligger ved inngangen til Drøbaksundet. Vinden dabbet fremdeles av og ved Aspon var den kommet ned i 1-2 sek.meter, men konkurrentene var ikke å se.

Vi kom oss etter en langdryg seilas til et område 3-400 meter nord for Kaholmene hvor den kjente festningen ”Oscarsborg” ligger. Her hadde kystartilleriet noen av sine største og kraftigste kanoner, som sammen med torpedo batteriet, senket den tyske slagkrysseren, ”Blucher”, den 9. april 1940. Her må man velge ny kurs, enten å seile mellom Kaholmene og Drøbak eller på den andre siden, mellom Kaholmene og Håøya. Velger man det siste har man Drøbaksjeteen å slite med. Her over sjeteen er det bare en meter dypt, sjeteen er lagt for at fiendtlige krigsskip i en krigssituasjon skal tvinges til å gå i sundet øst av Kaholmene. Der vil de eventuelt bli utsatt for miner og torpedobatteriet. Gjennom sjeteen er det dog to porter eller åpninger med god dybde, men det er ofte en deviasjon å seile gjennom portene for-

di de ikke ligger i den naturlige kurs på veien ut fjorden.

Men den sterkeste strømmen går alltid mellom Kaholmen og Drøbak mens sjeteen sørger for at denne strømmen bremses kraftig opp i sundet mellom Kaholmen og Håøya. Vi kunne nå se at båtene som seilte øst for Kaholmene, fremdeles ingen IF båter, slet seg fremover i kraftig motstrøm. Blandt annet holdt vi øye med Svein Wright, tidligere formann i IF klubben, som med sin nye ”Foxy Lady” lå nærmest stille. Derfor var valget lett, vi valgte å gå i sundet vest for Kaholmen.

Ankeret ut

Her døde vinden snart helt bort. Det morsomme var imidlertid at vi trodde at noen større seilbåter som kom 50-100 meter bak oss sakte seilte seg opp mot oss, men det viste seg etterhvert at de hadde ankeret opp og vi drev ned mot dem, derfor måtte nå ankeret ut og det fort.

Der lå vi så godt over en time til ankers og uten vind og så hvordan våre konkurrenter i IF klassen sakte med sikkert spiste opp vårt store forsprang, men slik er seilingen; flaks blir ofte over en lengre seilas jevnet ut blandt flere og nå var det tydeligvis slutt på vår.

Etterhvert kom det en lett vind, stort sett fra sydvest, vi tok ankeret opp og begynte en langsom drivseilas. For å spare tid gikk vi rett over sjeteen. Det har vi gjort før og vunnet Færder'n de gangene vi har gjort det. Riktignok er det som nevnt bare 1 meter dypt, men det er målt på laveste lavvann og IF'en kryper over med et minimum av klaring. Stopper det opp må manskapet straks henge seg i stagene for å minske dypgåene og så sklir man over.

Men hvilken kurs skulle vi velge nå? Vi hadde fremdeles tro på å holde en vestlig kurs. Det hadde jo vært det absolutt riktige til nå. Vi ledet fremdeles, men nå meget knapt. Været var rimelig bra og vinden lett og til å begynne med lønnet det seg å stå mot vest, langs Hurumlandet. Men dette forandret seg i løpet av natten og ved Filtvedt var det klart at en mer østlig kurs hadde vært lønnsomt. Vi speidet rundt etter konkurrenter og fant til vår

ergelse at IF 153, Trond Aasland, var kommet ca. 300 meter foran og rett etter ham lå formannen, Terje, med sin IF 30.

Nå kom også nordavinden og den øket i styrke opp til en 6-7 meter. Fra Filtvedt valgte vi en kurs rett mot neste rundingsmerke, Mefjordbåen. Den ligger mellom Slagenstangen og Larkollen. Her er det satt opp et stort fyr, meget lett å se, hvis da ikke en av tankskipene som skal til Slagenstangen har tatt det med seg. Det har visstnok hent et par ganger.

Vi regnet ut at strømmen nå gikk med oss, men dette kan ha vært feil. Både 153 og 30 gikk mye lenger øst og faktisk godt inn mot bukta vest for Jeløen og tjente stort på det. Det kan være at vi som lå lenger vest etterhvert fikk Drammens strømmen mot oss. Denne kommer som kjent ut av Drammensfjorden og går stort sett syd over, men en del av den tar av og til veien ut mot Guldholmen og går deretter nordover. Det må ha vært noe slikt som rammet oss fordi de to konkurrentene etterhvert øket avstanden til oss betydelig.

Vi berget tredjeplassen

Vi rundet Mefjord ut på morgensiden og sto inn mot Åsgårdstrand. Torbjørn Lunde er herfra og visste nøyaktig hvor vi kunne seile i det grunne farvannet og vi tjente nok en del på det, men dessverre ikke nok til at vi kunne ta igjen de to foran, men vi berget 3:e plassen. Trond Aasland ledet lenge med sin IF 153, men ble forbiseilt av Terje med sin IF 30 rett før mål. Nr. 4 ble IF 75 med John Erik Lyche, nr. 5 IF 160 med Jan Chr. Jørgensen ved roret. Nr. 6 ble IF 167, Magne Fagerhol og nr. 7, IF 44, Petter Nissen.

Færder'n 2004 ble en meget vellykket seilas, ikke bare for premievinnerne, men stort sett for samtlige deltagere. Været var rimelig bra, ganske høy temperatur og til tross for drivseilasene i Drøbaksundet, som jo er nokså vanlig, gikk det greit for de aller fleste.

*Bærum, den 23. sept. 2004
Manana III
Erik Holter-Sørensen
Kaptein*

**BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING**
Vid definitiv eftersändning återsändes
försändelsen med nya adressen på
baksidan (ej adressidan)

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
Järpvägen 37 A
765 53 Uppsala

B FÖRENINGSG-
BREV

