

Medvind

Nr 2 2010

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÅTKLUBB • IF-KLUBBEN I DANMARK



SVENSKT RESPITSYSTEM

POSITIONERING

BOHUSRACET – EN UTMANING FÖR IF-SEGLARE

RÄDDNINGSTEGEN – ETT NÖDVÄNDIGT ONT

REDAKTION

MEDVIND

JÄRPVÄGEN 37 A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE

MAREK JANIEC
TEL. 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

REDAKTÖR

PER OSVALDS
TEL. 031-41 61 03
PER@KVARNSTROMARK.SE

GRAFISK FORM

PERNICLAS BEDOW
ANDERS BOLLMAN
TEL. 08-720 34 00
INFO@BEDOW.SE

TRYCK

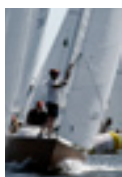
SANDVIKENS TRYCKERI

PAPPER

EDIXION, 100 G

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
M. CARREBYE

INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
FORMANNEN HAR ORDET	4
MOTOR I IF'EN	5
OVERSIKT NYE MEDLEMMER	5
FORSLAG TILL ENDRINGER	5
FORMANDEN HAR ORDET	6
GENERALFORSAMLING 10. FEBRUAR 2010	7
SVENSKT RESPITSYSTEM	8
BOHUSRACET	10
RAPPORT FRÅN EN BENSINFRI SOMMAR	12
RÄDDNINGSSTEGEN	14
POSITIONERING	16
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB	18
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	19
OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	20
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	21
VÄSTSVENSKA IF-BÅTSCUPEN 2010	22
ANSLAGSTAVLA	23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

C/O MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10 A
TEL. 046-14 49 57
222 21 LUND

ORDFÖRANDE

MAREK JANIEC
TEL. 046-14 49 57
MOBIL. 0733-60 53 31
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE

CLAES-HENRIK MÖSE
TEL. 031-88 42 34
CHM@BOSTREAM.NU

KASSÖR

RÄGNAR JALAKAS
TEL. 018-32 48 02
RÄGNAR.JALAKAS@BOSERVICE.SE

SEKRETERARE

FREDRIK RINGBLOM
TEL: 08-648 05 14
FREDRIKRINGBLOM@HOTMAIL.SE

WEBMASTER

MARTIN ARNSTEN
TEL. 08-652 17 17
MARTIN.ARNSTEN@GMAIL.COM

TEKNISK ANSVARIG

GÖRAN EJDELING
TEL. 031-28 80 22
GORAN.EJDELING@SWECO.SE

LEDAMOT BIF

HANS GILLIUSSON
TEL. 0611-214 71
H.GILLIUSSON@HOTMAIL.COM

LEDAMOT VIF

ALF ANDERSSON
TEL. 031-29 19 71
ALF.ANDERSSON@GOTHNET.NU

LEDAMOT OIF

DAVID PETERSSON
TEL. 08-651 60 01
DAVID2295@HOTMAIL.COM

LEDAMOT SSIF

MAREK JANIEC
TEL. 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

IF PÅ INTERNET

WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DE
WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL

NORSK IF-BÅTKLUBB

TROND AASLAND
GRANVEJEN 38 B
N-1360 NESBRU
TEL. +47 66 84 89 31
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK

HENNING KASTEL
STRANDVEJEN 276
DK-3070 SNEKKERSTEN
KASTEL@CODANADVOKATER.DK

GERMANY

JOACHIM TOMIAK
KREUZTALER WEG 1
DE-13507 BERLIN
TEL +49 30 432 33 55
IFBOOTFLOTTE07@IF-BOOT.DE

HOLLAND

NEDERLANDSE MARIEHOLM VEREINIGING
GROTE MARKSTRAAT 27
NL-3841 AH HARDEWIJK
SECRETARIS.NMV@MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND

ST MAWES IF-BOAT FLEET
C/O RUPERT SCOTT
15 CHAPEL TERRACE, ST MAWES,
GB-TR2 5DL TRURO
TEL. +44 1326 270215
MAIL@RUPERTSCOTT.CO.UK

AUSTRALIA

STELLA & FOLKBOAT ASSOCIATION
ROBERT INGHAM
TEL: + 61 412 275 788
RINGHAM@AU1.IBM.COM

Ordföranden

HAR ORDET

ÅR 1970 BLEV IF-båten antagen som nationell entypsklass av Svenska Seglarförbundet. Redan två år senare arrangerades det första officiella svenska mästerskapet i Sandhamn. Så många som 44 entusiastiska IF-båtbesättningar ställde upp i den tävlingen, trots att bara cirka 800 IF-ar hade blivit byggda vid det laget.

Idag är det också längesedan den sista IF-båten byggdes. Men man hann ändå med cirka 3500 båtar fram till slutet av år 1984, då nybyggnationen till sist helt upphörde. Ungefär 2200 av dessa blev sålda till svenska ägare och lade på så sätt grunden till Sveriges till medlemsantalet största klassförbund.

I år är det trettionionde gången vi seglar officiellt om SM-titeln. Vi ska segla på Kalmarsunds vatten med Möns-

terås Segelklubb som arrangör. Det är en segelklubb med flera aktiva IF-seglare, som kommer att tampas med hela den övriga IF-eliten om äran att bli svensk IF-båtmästare 2010. Må den bästa besättningen vinna i ärlig kamp på kappseglingsbanan!



Marek Janiec, Ordförande i Svenska IF-båtförbundet
Chairman of the Swedish IF-boat Association

SHORT IN ENGLISH

IN THE YEAR OF 1970 the IF-boat was adopted as a national one design class by the Swedish Sailing Association. Already two years later, the first official Swedish Championship was arranged in Sandhamn. As many as 44 enthusiastic IF-boat crews were competing in this early championship, in spite that there were only just 800 IF-boats being built at that time.

Today it is also long ago when the very last IF-boat was built. But until end of 1984, when the production ended at last, still as many as about 3500 boats were delivered. Approximately 2200 of those were delivered to Swedish

owners and were thus creating the ground of the largest Swedish class association as far as number of members is concerned.

This year will be the thirty-ninth time that we compete officially for the SC title. We are going to compete on the water of Kalmarsund and the tournament will be arranged by Mönsterås Sailing Club. It is a sailing club hosting many active IF-boat sailors, who will fight with the rest of the IF-boat elite for the honour to become Swedish IF-boat Champion of 2010. May the best crew be the winner by a fair fight on the sailing course!

Formannen

HAR ORDET

VELKOMMEN TIL EN NY SESONG. Etter en rekordkald vinter har heldigvis våren leftet med oss på normalt vis.

Vinteren har gitt god mulighet til å reflektere over forrige sesongs hendelser. Sesongen 2009 herjet kraftig med seilspporten i Norge. Aktiviteten har sunket betydelig i de fleste klasser. Når jeg ser sesongen under ett må vi være godt fornøyd, vi har beholdt NM status, opprettholdt antall medlemmer og økt deltakelsen i H.M.KONGENS serieseilaser. I tillegg kan vi notere oss deltakelse i regattaer som vi tidligere ikke har vært representert i, slik som Bundefjorden rundt. Selv om det fremdeles er mange veteraner på resultatlistene observerer jeg innimellom ”nye” navn høyt oppe resultatlistene. Jeg har derfor et håp om at IF-klassen skal befeste sin stilling som en av Norges to største aktive

IF-klassen har vist seg
å være mer global
enn jeg har trodd.

seilklasser. Hvem har vel samme mulighet for å kunne ha familie, venner, naboer eller kollegaer med som mannskap og likevel mestre seilingen tilfredsstillende.

Et forhold som kan påvirke deltakelsen dette året er seilisens som Norges Seilforbund har innført for å finansiere sin drift etter at tippemidlene ble borte. Ved nærmere undersøkelser viser det seg at andre land har tilsvarende ordninger. I Danmark må de f.eks betale en avgift til forbundet for å opprettholde sin klassebåtstatus. Nærmere informasjon om ordningen finner dere på www.ifklubben.no eller hos Norges Seilforbund www.seiling.no. Vi kan ellers notere oss at det Norske Seilforbundet har strengere kvalifiseringsregler for et NM enn vi finner i våre nordiske naboland. Danmark har 15 båter som krav, Sverige 20, men befolkningen er tilgjengelig dobbelt så stor.

Våre svenske seilvenner har tatt inn en ny seilkonstruksjon, stor fokk, i IFRA-reglene. Dette er en flott mulighet både for de som skal seile alene eller ønsker et godt manøvrerbart seil på ferieseilasen. I Norge vil dette bli stemt over på årsmøtet til høsten.

Jeg vil for øvrig oppfordre alle regattaseilere til aktivt å være med andre rormenn i deres båter for å få impulser på alt fra utstyr, prosedyrer, strategi og teknikk. De fleste vil være positive til en slik henvendelse ettersom vi har mange som bare er en eller to i båtene på onsdageisilene i Oslofjorden.

Aktivitetene denne vinteren har uteblitt. Bakgrunnen er begrenset respons på arrangementene de foregående årene. Derimot ser vi fram til flere aktiviteter i løpet av sommeren med varierte tiltak. Treningssamling i mai med grilling, sammenkomst lørdag kveld på Roklubben i Horten på lørdag kveld etter innkomst, grillaften på Ytre Vasholmen etter 1 seilas siste onsdag i juni og ikke minst et nytt NM i Hurum Seilforening på Sætre der alle båtene blir liggende sosialt samlet.

IF-klassen har vist seg å være mer global enn jeg har trodd. For en tid tilbake fikk jeg henvendelse fra Robert Ingham, President Folkboat Association Australia. Han kommer til Oslo i sommer og det har seg slik at han blir med på grillfesten 30 juni. Still opp og få en orientering om hva IF-seiling fortøner seg på andre siden av kloden. For de som er interessert er det lagt ut en lenke på klubbens hjemmeside. Imidlertid må vi innse at vi norske IF-seilere er nokså nasjonalistiske. Vi setter stor pris på besøk av våre seilvenner fra Sverige og andre seilnasjoner, men det er på høy tid vi gjør gjengjeld og stiller opp i utenlandske seilaser. Sjekk svenske og danske hjemmesider og blink deg ut et arrangement å delta i. IF-klubben gir reisestøtte til de som deltar internasjonalt.

Ellers vil jeg benytte anledningen for å takke alle fremmøtte på årsmøtet 2009. Det har vært inspirerende for styret å observere så stort engasjement og fremskaffelse av så mange gode forslag for å gjøre bedre arbeid for medlemmene av IF-klubben og styrke IF-båten. Dette er saker vi også tar med til orientering og behandling i IFRA.

Jeg gleder meg til en lang og vindrik sommer på fjorden – håper å treffe mange av dere der!



Trond Aasland

Trond Aasland, formannen Norsk IF-båtklubb

Motor i IF'en

IF'EN ER EN AV DE MER MILJØVENNLIGE seilbåtene på fjorden. Likevel opplever vi nå en utfordring i forhold til nye miljøkrav. 2-taktsmotoren har med sin lave vekt vært hensiktsmessig om bord i en båt der vekten er viktig på grunn av at motoren regelmessig må forflyttes. Fordi 2-taktsmotoren forbrenner olje tilfredsstillende den ikke lenger miljøkravene og alle motorer som selges nå er 4-taktere. Disse har to hovedutfordringer, de veier mer og må oppbe-

vares i kun bestemte stillinger så motoroljen ikke renner utover. Så har den også noen fordeler, den går stille og er sterkere. Yamaha har bla. en 2,5 HK motor som flere IF-eiere har uttrykt at de er tilfreds med. Vekten på denne motoren er under 18 kg. Alternativet er å vente på at Yamaha og Tohatsu klarer å utvikle en totaktsmotor som tilfredsstillende kravene. Når du velger motor til IF'en så tenk på vekten så du beholder ryggen intakt! TROND AASLAND

Oversikt nye medlemmer

BÅT NR	NAVN	POST NR	POSTSTED
N-160	Bendix, Jørgensen	0880	Oslo
	McPherson, Andrew	1358	Jar
	Zahl, Petter	1185	Oslo
N-145	Sell, Jürgen-Iver	4610	Kristiansand
N-211	Thoresen, Hilde	0493	Oslo
	Børretzen, Jo	5357	Fjell
	Kurås, Kåre	1394	Nesbru
N-218	Ruud, Even	3400	Lier
	Andresen, Kai	1405	Langhus

"SEILFAMILIEN" VÅR ER IKKE STØRRE enn at styret mener det er viktig å formidle nye IF-eiere. Hjertelig velkommen til IF-klubben. Alle nye medlemmer oppfordres til å ta kontakt med medlemmer i styret eller andre erfarne seilere for å få gode råd om båten og seilingen av den. Delta på treningsamling, seil med andre og vær nysgjerrig.

Ikke vær redd for å stille opp på onsdagseilasene. Styrets medlemmer har forpliktet seg til å stille om bord i en seilas hos nybegynnere under onsdagseilasene. Dette er en fin anledning til å komme i gang med regattaseiling på. Skulle dette være aktuell ta kontakt med Kristen Thorp i styret som koordinerer dette. TROND AASLAND

Forslag til endringer

SOM BEHANDLET PÅ ÅRSMØTET fremla Norge forslag på IFRA-møtet på flere områdene.

Det ble fremlagt forslag om utvidet topp i storseilet for å få båten mer livlig å seile. Forslaget møtte en del innvendinger fordi det blir hevdet at det forrykker balansen i båten så den blir mer logjerrig. Det ble også hevdet potensielle problemer på grunn av konflikt med akterliktet. Det ble likevel besluttet å la seilere prøve muligheten et år til og behandle det på nytt i 2011. Dersom det ikke foreligger positive erfaringsrapporter kan vi forvente at forslaget legges bort på neste års IFRA-møte.

Det ble videre fremlagt forslag om mulighet for å installere

løygangsbjelke (skotbalk) lagd av aluminium. Dette ble avvist av estetiske årsaker. De som har et sterkt ønske om dette kan foreslå det som tillegg i norske klassevedtekter før årsmøtet 2010.

Det ble fremlagt forslag om fri bruk av elektroniske instrumenter til navigasjonsutrustning og telekommunikasjon. Bakgrunnen er at dette er blitt så rimelig i pris, vanskelig å kontrollere misbruk og antas å ha begrenset verdi på baneseilas. Det ble i møtet besluttet å ta dette inn i klassereglene ved neste revisjon av klassereglene. Det må deretter vedtas på årsmøtet i Norge, tidligst høsten 2011. TROND AASLAND

Formanden

HAR ORDET

IF-KLUBBENS VÆSENTLIGSTE aktivitet er det årlige danmarksmesterskab. Dette blev i 2009 afholdt af Præstø Sejlklub. På grund af den svage tilmelding i 2008 holdt vi alle vejret, men deltagelsen blev på 19 både – et fremskridt i forhold til sidste år. Så måske er kurven knækket så vi igen kan komme op på de ca. 25 både, der har været typisk ved afholdelsen af vores danmarksmesterskaber.

DM i 2010 så længe ud til at skulle afholdes af Kastrup Sejlklub, men de sprang fra. I stedet for er Greve Sejlklub trådt til og det afholdes den første uge i juli, og der ingen tvivl om, at de vil gøre deres yderste for at få et pænt deltagantal. Sæt datoen af i kalenderen allerede nu.

Det er også allerede nu aftalt med Kragens Sejlklub, at DM 2011 afholdes af dem.

Afviklingen af DM 2009 er beskrevet i en særskilt artikel, men herfra skal lyde en stor tak til Præstø Sejlklub for et meget vellykket arrangement. DM 2009 blev i øvrigt vundet af DEN 266 Koala med Arvid Andersen ved roret og besætningsmedlemmerne Laila Andersen og Bent Aabin. Sølvet gik til DEN 69 Admiralinden og bronchen til DEN 228 Dikke.

Blev afviklingen af danmarksmesterskabet i 2009 en succes blev afviklingen af øresundsmesterskabet en fiasko. I første afdeling i Danmark deltog 5 danske både og ingen svenske. I anden afdeling, der blev afviklet i Sverige deltog 5 svenske både og ingen danske. Tredje afdeling, der skulle afholdes af Sejlklubben Frem, blev aflyst på grund af for få deltagere. Et nedslående resultat, som også skal ses i forlængelse af den dårlige deltagelse sidste år.

Allerede sidste år drøftede bestyrelsen at afkorte ØM-mesterskabet til to afdelinger, men besluttede at give det en chance til. Set på baggrund af, at der heller ikke mere er tale om et stævne, hvor der i de enkelte afdelinger deltager både danske og svenske både må ideen bag stævnet siges at være væk. På denne baggrund har bestyrelsen besluttet, at der ikke afvikles et ØM i 2010. Bestyrelsen har drøftet muligheden for at erstatte ØM med en anden konkurrence afviklet over to afdelinger, men der er ikke nogen afklaring.

Med de afviklede sejlads bliver DEN 69 Admiralinden med Preben Lerche ved roret vinder af ØM 2009. Præmieoverrækkelsen finder sted her på generalforsamlingen.

IFRA, d.v.s. samarbejdet på nordisk plan har været helt dødt i beretningsperioden. Det berammede møde i 2009 blev aflyst af svenskerne og det har ikke været anden aktivitet på området. Det betyder også, at forslagene om en

106 pct's fok samt de to norske forslag en større rounding i storesejlet og en større valgfrihed i valg af materiale ikke har været yderligere behandlet.

Måske er IFRA ved at komme i gang igen, idet der er aftalt et møde den 13. marts i år.

Samarbejdet omkring Medvind er fortsat i år, men jeg skal ikke lægge skjul på, at udviklingen har været alt andet end tilfredsstillende.

Først ændrede man bladets format uden at vi blev orienteret. Det er meget utilfredsstillende, at en af bladets samarbejdspartnere overhovedet ikke har nogen indflydelse. Dernæst er der kun udkommet et nummer i 2009. Deadline for levering af stof var 18. oktober 2009. Alligevel udkom bladet først i begyndelsen af februar 2010. Det synes jeg er en produktionstid, som det er svært at leve med. Også fordi vores indkaldelse til generalforsamling hermed ikke kom ud til det planlagte tidspunkt. Vi har fået det svar fra den svenske formand, at bladet ikke er egnet til den slags stof og at stoffet i øvrigt er af en sådan (teknisk dårlig) beskaffenhed, at det kan tage lang tid at foretage de tekniske tilpasning. Vi bør gøre os store overvejelser, om det er det vi vil fremover. Det kunne være lige så nemt at trykke de 3-4 A4 sider selv og udsende en bladlignende information i A4 format to gange om året.

I øvrigt er det også en diskussion værd, om vi overhovedet skal have et blad og om ikke alle efterhånden har adgang til IF-klubbens hjemmeside. Når jeg spørger omkring mig, er der ingen tvivl om, at alle gerne vil have et blad – men der er ingen der leverer stof til det. Jeg skal i øvrigt hilse fra vores webmaster og sige, at det gælder også vores hjemmeside.

IF-Klubben har, som det er sædvane, afholdt et vinterarrangement i beretningsperiode. Det fandt sted i januar i år, hvor vi besøgte North Sail. Det var et rigtig godt arrangement, som kunne have været et par timer længere, men der skulle jo også være tid til frokosten, som fandt sted i Nivå Havn på Trekosten.

Til vil jeg sige tak til bestyrelsen for et godt samarbejde i perioden.



Steen Jakobsen

Steen Jakobsen, formand IF-klubben i Danmark

Generalforsamling

10. FEBRUAR 2010

GENERALFORSAMLINGEN BLEV i sidste øjeblik af praktiske grunde flyttet fra Kongelig Dansk Yachtklub, da Kongelig Dansk Yachtklubs restaurant var lukket ned for vinteren til Restaurant ”Lastrummet”. Flytning blev meddelt medlemmerne ved E-mail og opslag ved indgang til Kongelig Dansk Yachtklub. Generalforsamling blev som annonceret afholdt med forudgående spisning.

Ingen af de 25 fremmødte medlemmer kom med indsigelser, hvorefter formanden overgik til afholdelse af Generalforsamlingen 2010 efter vedtægterne.

VALG AF DIRIGENT

Bestyrelsen ved formand Steen Jakobsen foreslog Bo Garny til dirigent. Bo Garny blev valgt uden modkandidat og med akklamation. Dirigenten konstaterede at generalforsamlingen kunne anses for lovligt varslet og indkaldelse offentliggjort rettidigt samt at generalforsamlingen var beslutningsdygtig.

FORMANDENS BERETNING

Formand Steen Jakobsens beretning blev godkendt uden bemærkninger og med akklamation (for formandens beretning, se andetsteds på hjemmesiden).

FREMLÆGGELSE AF REGNSKAB

Dirigenten gavede ordet til Kasserer Henning Kastel, der gennemgik det omdelte reviderede og underskrevne regnskab for perioden 1/10 2008–30/9 2009. Regnskabet blev efter nogle få uddybende spørgsmål og kommentarer godkendt (for regnskabet, se andetsteds på hjemmesiden).

VALG AF BESTYRELSES MEDLEMMER

Steen Jakobsen og Henrik Kjeldsen har solgt deres if både og ønskede derfor at udtræde af bestyrelsen. Det lykkedes kun at få valgt Stig Knudsen, den 225, til erstatning for

Steen Jakobsen og Henrik Kjeldsen, så bestyrelsen håber at endnu et vore medlemmer vil melde sig til at være med til at løfte bestyrelsens løbende opgaver.

Herefter består IF-Klubbens bestyrelse af Henning Kastel, Anders Klarskov Petersen, Stig Knudsen och

Henrik Blomdahl. Henrik Kjeldsen fortsætter for 2010 som Webmaster for IF-Klubbens hjemmeside.

VALG AF REVISOR

Revisor Niels Ørsted Hansen blev genvalgt for 2010.

FASTSÆTTELSE AF KONTINGENT

Bestyrelsen foreslog uændret kontingentet for 2010 på kr. 200,00 hvilket blev godkendt uden bemærkninger.

EVENTUELT

Bestyrelsen opfordrer på det kraftigste medlemmerne af IF-klubben hurtigst at sende deres aktive E-mail adresse til Klubbens Kasserer, så calamiteter med forsinket udsendelse af medlemsblade fra Sverige kan elimineres. Henning Kastel takkede på IF-klubben og bestyrelsens vegne Steen Jakobsen og Henrik Kjeldsen for godt og værdifuldt bestyrelsesarbejde.

KASSERENS INDLÆG

I år kunne vi ikke længere holde på vor herlige og dygtige formand, Steen Jacobsen. Han har jo i flere år ikke haft en IF, og nu syntes han, at det var nok. Vi prøvede at få et par nye medlemmer på generalforsamlingen, men det lykkedes kun at få Stig Knudsen fra Kragenæs til at gå ind i bestyrelsen, og oven i købet med det forbehold, at han først har tid fra slutningen af maj. På denne baggrund er bestyrelsesarbejdet i dag på et vågeblus, hvor kun det nødvendige bliver lavet. Har nogen lidt tid til overs, vil det være vidunderligt at få lidt mere power.

REFERENT HENRIK BLOMDAHL

Svenskt respitsystem

– LEADING YARDSTICK BLIR SRS



Det empiriska handikapsystemet LYS och dess efterföljare SRS har under lång tid varit det dominerande handikapsystemet i Sverige. Med SRS kan man säga att det har gått in i tredje generationen. Även om systemet i grunden fungerar på samma sätt som innan, är det numera principiellt sett ett annat system än när det började.

TEXT: MAREK JANIEC, FOTO: MIKAEL RYDÉN

🌐 Det hela började år 1970-talet med att seriebyggda plastbåtar började se dagens ljus. 1970 publicerade Lars-Olof Norlin den första LYS-tabellen (Lidingö Yardstick) i Svenska Kryssarklubbens medlemstidning "På Kryss & Till Rors". Norlin hade gjort omfattande analyser av resultatlistor från kappseglingen Lidingö Runt, och satte då sin egen båtkonstruktion Allegro 27 till LYS 1,0, och relaterade de andra båttypernas statistiskt skattade prestanda till denna.

LYS – LEADING YARDSTICK

Nio år senare, år 1979, tog Svenska Seglarförbundet över huvudmannaskapet för LYS-systemet. Med detta bytte LYS namn till Leading Yardstick utan att för den skull behöva ändra den vedertagna förkortningen.

STATISTIK TILL EN BÖRJAN

I början var hela systemet enbart baserat på statistik. Man grupperade båtarna i tre klasser – A, B och C. A-klassen

bestod av båttyper där det fanns ett förhållandevis säkert statistiskt kappseglingsunderlag, medan C-gruppen hade ett ganska osäkert sådant. För att inte rorsman skulle bedömas i för stor utsträckning och för att endast vältrimmade båtar skulle tas hänsyn till i statistiken tog man bara med den övre delen av resultatlistorna. Annars skulle man ju riskera att något annat än båtens potential bedömdes.

MÄTBREVSÅTAR

Så småningom blev det ett tryck från båttyper som inte var seriebyggda eller som endast fanns i något eller några få exemplar i Sverige att få vara med att LYS-kappsegla. Här kunde man inte använda statistik längre, utan man fick finna andra metoder för att bedöma potentialen för dessa båtar. Man gjorde jämförelser så gott det gick mellan liknande båttyper. Men genom att man ansåg att en sådan bedömning blev mera osäker och för att inte missgynna seriebyggda båttyper i tabellen, lade man alltid en säkerhetsmarginal på någon eller några procent

till det bedömda respittalet. Sådana båtar kunde heller inte ha plats i någon tabell, utan det utfärdades individuella mätbrev.

ALLT MINDRE STATISTIK OCH ALLT MER ANNAT

Snart började det statistiska kappseglingsunderlaget svikta i många fall, så man fick även börja söka andra bedömningsgrunder för de seriebyggda båtarna. Under 1980-talet slopade man officiellt uppdelningen i A-, B- och C-klasser.

SPORTBÅTAR I EGEN LYS-KLASS

Med 1990-talet och de lätta deplacementbåtarnas inträde på kappseglingsbanorna, skapade man även en ny så kallad sportbåtsklass med egen tabell. Båtarna i de två olika klasserna var till en början inte tillåtna att tävla mot varandra, men med tiden släppte man även på den restriktionen. Dock införde man samtidigt ett tillägg på sportbåtarnas respittal, för att kölbåtarna inte skulle missgynnas.

SRS – NYTT SYSTEM I GAMMAL SKEPNAD

För några år sedan blev det ett generationsskifte inom LYS-systemet. Gunnar Skogby, som var den som mest satte sin prägel på systemet avled och hans handgångne man Tore Bark, som då övertog ansvaret, slutade efter en kort tid. Nya personer med andra åsikter och referensramar kom in i LYS-systemet. Reglerna skrevs om för något år sedan och förenklades för att inte vara så snåriga.

SÄKERHETSMARGINALERNA SLOPAS

På senare tid har säkerhetsmarginalerna för mätbrevsbåtarna börjat tas bort för att mera gynna de nya båttyperna på de gamlas bekostnad. De planande sportbåtarna har tagits bort som separat klass och slagits samman med de mera konventionella deplacementbåtarna, samtidigt som man omvärderat de förra kraftigt neråt. Till exempel har den planande CB66 fått sitt SRS-tal sänkt från 1.21 till 1.16 på några få år. Genom att mer eller mindre de flesta tongivande personerna har bytts ut, har även nya åsikter och referensramar kommit att sätta stora spår i den nya SRS-tabellen

SRS – IDAG

Vad är SRS idag jämfört med det som varit? Standardavdragen för propeller och foca i stället för genua är borttagna – sådana båtar får skaffa mätbrev. Spinnakeravdraget är det enda som är kvar, men för att illämpas ska det stå i inbjudan. För båtar med klassregler gäller klassreglerna som de är definierade för entypssegling på bana. Förändrade båtar (t.ex. en IF-båt som för gennaker i stället för spinnaker) betraktas som "one-off" och ska ha mätbrev.

De faktiska kappseglingresultaten har fått allt mindre betydelse för bedömningen av båtarna. Det beror bland annat på att det inte finns några bra sätt för SRS-kommittén att få tag i tillförlitliga kappseglingresultat, som inte bara ger information om båttyp och seglad tid, utan även om bana och vind. Den andra anledningen är att antalet startande i respektive båttyp blir allt färre på kappseglingarna och det därmed blir svårt att avgöra om båtens resultat mera avspeglar rorsmans skicklighet.

Systemet går, som innan, både att använda som respit på tid eller som respit på distans som för till exempel DH. Respit på tid är fortfarande det vanligaste sättet.

Man avser inom kort att till en mindre årlig avgift införa personliga SRS-mätbrev för samtliga båtar utom för de entypsklasser där Seglarförbundet redan tidigare administrerar mätbreven. Men detta är beroende av ett datasystem som ännu inte har sett dagens ljus.

GEMENSAMT NORDISKT SYSTEM PÅ SIKT?

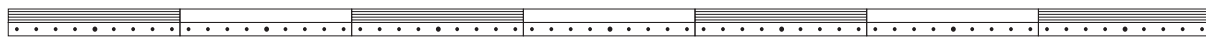
På sista tiden har det även blivit ett stort tryck från seglare och även SSF att man ska samordna SRS-systemet med de nordiska länderna. Själv anser jag att SRS inte hör hemma i några större sammanhang utan mera duger för segling i klubben. Ett empiriskt system fungerar ju dåligt om det är



för många som vill bestämma. Dessutom skiljer prestanda för mycket i olika förhållanden. Om det ska samordnas får det nog bli ett system som baseras mera på faktisk mätning än till viss del subjektiv värdering. Och i slutändan blir ingen rating mellan båttypen helt rättvisande.

EN TYP ÄR DET ENDA RÄTTVISA

Vi som redan är redan övertygade får hoppas på att de andra kappsegelarna också upptäcker sanningen om respitseglingens svagheter och väljer att tävla rättvist i entypsbåt – och då särskilt IF-båt... ⚓



Bohusracet

– EN UTMANING FÖR IF-SEGLARE

SS Viken-Ägir i Uddevalla arrangerar sedan slutet av 90-talet Bohusracet en shorthanded-segling på 170 distansminuter där man bara får vara två personer i besättningen oavsett båttyp. Seglingen startar vid Rödön i Uddevalla och går ner till Marstrand i söder, upp till Tresteinernes fyr inne på Norskt vatten och har målgång på Bohus-Malmön. Tävlingen har nu växt sig stor och i skrivande stund är redan 114 båtar anmälda till årets upplaga. De första åren seglade IF 118 och IF 1489 och så här långt ligger bästa IF-tid på 44 timmar.

TEXT: PETER BERG

🌊 Vi startade vid Rödön klockan fyra på fredagseftermiddagen. Drygt tio båtar på startlinjen. Vinden blåser friskt ifrån väst och det blir kryss ut genom Byfjorden under den nya Uddevallabron. De flesta båtar är större och snabbare och drar snart ifrån. Kvar längst bak i fältet är det bara vi två IF-båtar och en Maxi 77 som i hård kamp kämpar oss ut mot äventyret.

SPARA PÅ KRAFTERNA

När vi rundat Stångens fyr och faller av söderut blir det lite enklare segling. Här gäller att spara på krafterna, så jag seglar själv medan Martin vilar en stund och kokar kaffe, som serveras med kaka samtidigt som vi glider in i lä bakom

Orusts höga berg i höjd med Ljungskile. Nu blir det lugnt en stund. Här gäller att välja väg för att hitta vinden. Två timmar har gått sedan start så det är dags för vaktbyte. Schemat är gjort i förväg och vi har valt tvåtimmarspass förutom på natten, där vi har var sitt fripass på fyra timmar för att möjligen kunna sova en stund. I stiltjen glider IF 118 med Leif Bäck vid rodet förbi

och vi får jaga honom genom de svårseglande vattnen .

Efter Svanesund får vinden fritt spelrum igen och vi får bra gång ner mot Stenungsund och snart är vi inne på kända Tjörn Runt-vatten. De större båtarna ser vi ett par distansminuter framför oss men Maxin är strax bakom. När vi passerat Vallhamn ökar den nu sydvästliga vinden. Det börjar gå lite sjö när vi kryssar ner mot Hättebergets fyr utanför Marstrand. Klockan är tio på kvällen och jag har mitt fyra timmars fripass framför mig. Hur klarar man då att sova i en IF som kämpar sig ut genom vågorna på Marstrandsfjorden? Jag kröp ner på durken med dynor på båda sidor och kände att hade det inte varit för det där sjösjukeplåstret så hade detta varit allt annat än roligt. Lite sömn blev det nog.



Efter Hätteberget skall vi norrut och strax innan fyren lyckas Martin att segla om IF 118. Äntligen! När vi passerat Måseskär har klockan blivit två på morgonen och det är dags för mig att ta rodet igen. Jag gör i ordning en termos varmt te, och med lite frukt och choklad ute i sittbrunnen krockar jag fast säkerhetsselen och fortsätter att segla upp mot Valön. Ön ligger inne vid Fjällbacka och är vårt nästa rundningsmärke. Det är kolsvart ute och regnet hänger i luften. Leifs lanternor syns akteröver, men var är Maxin?

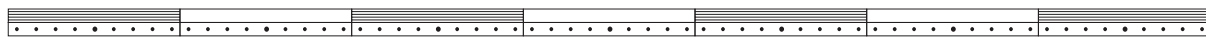
VINDEN AVTAR

När morgonen närmar sig skingras molnen och vinden avtar. Med spinnaker uppe kan vi glida in mot Fjällbacka och ringa in vår rundningstid till seglingsledningen samtidigt som frukosten görs i ordning. Vid det här laget ser vi varken den andra IF-båten eller Maxin. Vi fortsätter norrut och rundar så småningom Tresteinernes fyr på lördagseftermiddagen. Nu börjar tröttheten smyga sig på och seglingen ner mot målet vid Bohus-Malmön blir jobbig när vinden ökar på igen från sydväst. Sent på kvällen glider vi in vid Hällö och siktar Bohus-Malmön samtidigt som vinden avtar mer och mer. När vi ligger och guppar som bäst kommer ett gäng glada grabbar i en motorbåt

på väg till fest i Smögen fram och undrar om vi behöver bogsering. Vi svarar att vi kappseglar och killarna försvinner på väg mot kvällens äventyr. Under natten kommer en säl fram till oss i stiltjen och tittar som om den undrade vad i hela världen vi gjorde där. Just då frågade vi oss själva samma sak. Fram på morgonen kommer motorbåten från kvällen innan tillbaka med om möjligt ännu gladare grabbar ombord. De kör fram och frågar – Kappseglar ni fortfarande?

KAN VI BLI FLER?

Äntligen kommer vinden tillbaka och vid lunchtid på söndagen glider vi över mållinjen utanför den lokala båtklubben. 44 timmar efter starten är vi äntligen i mål och marken gungar under oss när vi hoppar iland. Timmarna i båten har satt sina spår. Vi får veta att den andra IF-båten brutit första natten men att Maxin fortfarande är någonstans på havet. Efter några timmars sömn seglar vi hemåt igen. BohusRace var en upplevelse av både natur, tävling och växlande väder och sedan denna första segling har det blivit två BohusRace till för oss. Ännu roligare skulle det vara med flera deltagande IF-båtar. Med tre båtar på startlinjen får vi ett eget pris att kämpa om. ⚓



Rapport

TEXT & FOTO: BERTIL NORBERG

FRÅN EN BENSINFRI SOMMAR

Sommaren 2009 blev en helt annorlunda seglings-sommar. Genom att "Praktiskt Båtägande" tog kontakt med IF-förbundet, där jag sitter med i styrelsen för Ostkustsektionen, så erbjöds jag att vara testpilot för den eldrivna utombordaren Torqueedo Travel 801 L.

🌀 Tanken var att jag i allra största mån skulle använda elmotorn istället för min bensindrivna utombordare. Så blev också fallet. Jag har trots det inte vågat ta steget fullt ut, utan haft en liten bensindrivna tvåhästares utombordare liggande i akte stuvningsutrymmet. Den stora frågan är ju om man skulle kunna ersätta bensinmotorn med elmotorn. Svaret blir ju som när man frågar en läkare till råds; Det beror på...

Jag har använt motorn mycket flitigt, då jag haft en aktiv seglings-sommar, och dessutom precis klivit in i pensionärsstadiet med kraft och hälsa i behåll. Seglingen fått en mycket hög prioritet, då jag inte längre har en massa åtaganden som skall förberedas på söndagskvällarna inför kommande arbetsvecka.

LADDAREN UTBYTT

Har elmotorn varit bra? Svaret är ja. Dessvärre så var det fel på den laddare till batteriet som skickades med vid leveransen. Jag själv var enfaldig och tog för givet, att har batteriet stått på laddning hela natten före avgång, så skall det vara fulladdat. Detta medförde att jag kom i en besvär-

lig situation, då jag trodde att jag skulle ha mer än femtio procents kapacitet kvar, så blev jag strömlös, precis när jag skulle gå in i hamn, till min bryggplats på Djurö.

Båten drev upp på en sandbank, och jag fick ersätta motorn med bensinreserven. Ingen skada skedde på båten och det hela avlöpte väl. Därefter blev jag uppmärksam på problemet och fick köra omstart på laddningen fem, sex gånger innan markören kom upp på hundra procent.

Jag tog kontakt med Torqueedo, och fick laddaren utbytt inom en vecka. De var mycket hjälpsamma, och löste reklamationen föredömligt.

Därefter har motorn gått mycket bra. Mycket enkel att hantera och mycket låg vikt. Skulle passa bra att ha i samband med tävlingar, då den väger totalt tolv kilo inklusive batteriet. Lätt att montera och demontera, bra då jag låst in motorn efter varje segling.

Jag har haft motorn för transport ut och in i hamn, och seglat för resten av sommaren. Jag har fört loggbok, och har noterat mer än tjugo olika seglatser denna sommar. Jag skulle önska att det fanns ett betydligt större batteri som tillval. Vid två tillfällen har jag ersatt elmotorn med bensinmotorn. Vid ett tillfälle satt mitt värddar på en ö vid Erstaviken och väntade med middagen, då vinden tog slut vid Östra Stendörren. I det läget så vågade jag inte krama ur all kraft för att speeda upp båten, utan bytte till bensindrivning. I det andra fallet så blev det stiltje ute vid Harö, när jag skulle tillbaka hem till Djurö. Det är för lång sträcka för batteriet.



VILKEN HASTIGHET?

Hur fort kan man köra med elmotorn? Med max kraftuttag så gör IF-en 3,5–4 knop uppmätt med GPS:en. Med motorn i ekonomiläge så gör hon 1,7–2,3 knop. I det läget så räcker batteriet cirka fem timmar, men sträckan blir ju inte så lång. Har man dessutom motvind, så måste man ta till max kraft, och då räcker strömmen i ungefär en timme. (Detta var fallet vid grundstötningen).

Skulle jag kunna tänka mig att köpa en sådan motor? Ja, på det villkoret att jag hade tillgång till mer energi. Som jag har använt den – in och ut ur hamn. Jättebra! I situationer där jag behöver mer kraft så är jag tveksam. Jag älskar att motorn är så lätt, samt att den är möjlig att vinkla upp ganska så ordentligt, varför den inte ligger och släpar i vattnet när jag seglar med babordsvind. Jag har även bogserat en annan IF in i hamn. Propellern verkar ha ett fantastiskt vridmoment. Den är dessutom mycket lågvarvig.

Motorn har väckt stor uppmärksamhet när man går in i de populära hamnarna som Björkskär, Nassa, Jolpan och Stora Kalholmen. Likaså när man avgår på en tidig morgon och motorn är nästan ljudlös när man går ut ur hamn. Fördelaktigt om man kan hitta hamnar med laddström.

En personlig fundering. Jag skulle uppskatta mycket om man kunnat ansluta laddningen till de två solceller som jag har på båten, för laddning under pågående segling. Då skulle seglingen kunna vara mycket mer säker då man vet att laddningen pågår. Denna maskin kräver laddström

från land. Ingående spänning är betydligt högre än vanliga solceller. (40 volt). Dessutom kräver elektroniken en noggrann matningsström.

Min totala konsumtion av bensin understiger tio liter för hela sommaren, så jag betraktar denna sommar som nästan bensinfri.

FÖRDELAR OCH NACKDELAR

Mycket låg vikt. Mycket enkel hantering. Tillräckligt stark för transport ut och in i hamn. Lätt att stuva undan. Går även att demontera till ett kompakt paket.

Räcker knappt till för att driva båten i en mötande sjögång. Räcker inte till för längre transporter, längre än 5 nm, när man har tid att passa.

Jag själv tycker att jag hittat den bästa lösningen, då jag haft tillgång till en liten lätt bensinmotor som back-up, och ändå kunnat dra ner bensinförbrukningen till ett absolut minimum.

BENSIN ELLER EL

Skulle jag välja en bensindriven fyrtaktare eller elmotorn?

Fyrtaktaren är ju trots allt billigare än elmotorn. Som pensionär så är ju ekonomin viktig. Som miljövän är valet elmotorn. Motorn går ju mycket bra, och räcker gott till för seglingar på hemnavatten. Jag är säker på att man kommer med ett bättre batterialternativ. I en IF så finns ju ett rejält stuvningsutrymme, varför storleken inte spelar någon roll.



En vanlig typ av steg man ofta ser på IF-båtars akterspegel. Den är ganska svår att lösgöra, eftersom den måste tryckas uppåt.



En steg monterad för långt ner hänger för djupt ned i vattner, vilket gör att det blir ganska svårt att ta sig upp på däck.



En steg som är lätt att klättra upp på för en nödställd. Den har rejäla handtag över däck som förenklar ombordstigningen.

Räddningsstegen

TEXT & FOTO: MAREK JANIEC

– ETT NÖDVÄNDIGT ONT...

... eller är det bara en badsteg som jag har monterad på akterspegeln? Den frågan kanske man bör ställa sig innan det är för sent och man ska försöka klättra upp i båten om man råkat falla överbord vid en ensamsegling, eller om man har någon ombord som inte har större förmåga att vara till någon hjälp.

MAN ÖVERBORD

🌀 Detta är något som man bör räkna med att det alltid kan hända. Och det är en fördel om besättningen har pratat igenom innan hur man ska göra för att få ombord en nödställd. Det är en ännu större fördel om man har tränat för att se vad som fungerar bra och vad som inte alls fungerar.

BEHÖVER MAN EN STEGE?

Kanske inte alltid, enligt min mening. En tre personers besättning klarar relativt enkelt att lyfta ombord en nödställd. Men om man bara är två ombord och bägge kanske inte är några viga ungdomar längre, kan det bli svårt att få ombord den som råkat illa ut.

VAD HAR JAG FÖR STEGE?

Är min steg ändamålsenlig för en manöverbordsituation i hårt väder? Utan att ha provat det scenariot kan man ändå kanske ha en åsikt om saken genom en enkel betraktelse och

en efterföljande fundering på hur enkelt det skulle vara med just den stegen.

VANLIGT FÖREKOMMANDE

Det man oftast ser på IF-båtarna och M26-orna är en hopfällbar steg som är monterad ungefär mitt på akterspegeln, på ena sidan av rodret. Se bild 1 och 2.

Det är inte helt ovanligt att man måste dra en sådan steg uppåt för att lösgöra den. Det är något som kan bli mycket svårt att utföra av en nödställd. Här behöver man alltså alltid hjälp från någon ombord. Dessutom är stegen onödigt lågt monterad, vilket gör att man får svårt att komma upp den sista biten in i båten. Här bor-



Stegen är lätt demonterbar, eftersom själva stegen sitter fast i små fästen i däck och akterspegel med endast sprintar. Om man vill ta bort stegen i samband med kappsegling, kan man snabbt och enkelt göra det.

de stegen ha varit monterad närmare mot relingen, även om den i hopfällt läge skulle råka sticka upp något över relingskanten.

BRA RÄDDNINGSTEGE

En steg som enligt min uppfattning kan uppfylla kravet på räddningssteg kan man se på de övriga två bilderna. Denna steg är mycket lätt att lösgöra av en nödställd, eftersom den bara behöver dras bakåt/neråt för att lossna från clipset. Den sticker ner tillräckligt under vattenytan (mer än 30 cm) samtidigt som den går ända upp över akterdäcket. Den har rejäla fotsteg. Den översta delen är formade som handtag vilka förenklar ombordklättringen. Dessutom är själva stegen festsatt med sprintar till små fästen på akterspegel och däck, och det gör den enkelt demonterbar vid kappsegling.

ANDRA OMBORDSTIGNINGSKNEP

Det finns många knep att ta till som hjälpmedel för att

stiga ombord på en segelbåt. Det som jag själv har provat ut är att använda ett spinnakerskot som fotsteg – de brukar hänga lagom slappa så att de ungefär når ner till vattenytan mellan en åtdragen sugga och det akre brytblocket. Förutsättningen för att detta ska fungera är naturligtvis att skotet är väl förankrat i råtten eller clamcleaten. Ett annat knep är att använda en tamp med en stor pålstek som fotsteg. Man kan även dra tampens halända till en winch för att den nödstälde ska få det enklare att komma upp.

LÄTT OM MAN ÄR TRE SOM KAN

Med tre vana personer i besättningen är det en relativt enkel sak att få någon tillbaka ombord. Jag själv använder tekniken som går ut på att den nödstälde först lägger sig vågrätt längs med båtens sida så att en av de ombordvarande får ett tag i ena den nödställdes knäveck. Därefter tar det bara en sekund innan man har lyft den nödstälde ombord. ⚓



GPS monterad i sittbrunnens Lagunafäste. Svängbar, men en liten risk att skoten kan hakar fast. Detta läge används vid ensamsegling.



Plottern, foten, samt min teak-klots.

Positionering

– OM VAR DU PLACERAR DIN GPS

TEXT & FOTO: BERTIL NORBERG

Jag hade tillsammans med Lasse Andersson det stora nöjet att segla Ornö Runt i minbåt försommaren 2009. Detta är en mycket trevlig tävling som går i LYS, vilket gör att starten är lagd vid olika tidpunkter, och det gäller att komma först över mållinjen. Det är ju en av de största tävlingarna med över 20 startande båtar. Här kommer ju även de modernaste och dyraste båtarna med "hur fantastiska segel som helst" till start.

🌀 Hur som helst, så mojnade vinden relativt tidigt i tävlingen, och i det läget så bestämde vi oss för att välja en betydligt längre väg och chansade på att på det sättet komma åt den lilla vind som stod till buds. Vårt beslut var riktigt. Hela armadan av "dollargrin" låg helt still på Ornös östra sida, och i det läget fick vi häng på Nylunds från Uppsala. På detta sätt tog Nylunds en 2:a placering och vi en 6:e plats totalt i denna stora tävling. De flesta båtar kom inte till mål, då tävlingen senare bröts. Detta

medförde i sin tur att vi kom med i en lottdragning vid prisutdelningen, och när jag seglade hem hade jag en ny GPS-plotter, en Garmin 620 med ombord. Man var glad som en liten pojke på Julafton. Nu kom nästa stora fråga. Var placerar man en sådan?

- Man vill ju helst inte göra hål i skott eller rufflucka.
 - Den får inte sitta så att de stör kompassen.
 - Den skall gå att läsas av rorsman när man seglar ensam, samt av gaster som assisterar med navigationen. Med denna lilla skärm så måste det vara flyttbart montage.
 - Elkabeln skall kunna kopplas, helst inne i ruffenregnsäkert.
- Efter en stunds tankeverksamhet kom jag fram till en



Lagunans arm, röret är 25 mm i diameter, samt GPS med fot



Lagunafästet sett inifrån ruffen. Hindrar inte nedklivning i ruffen.



Plottern inne under rufftaket. Ingen risk att skoten fastnar samt regn- och solskyddad. Armen är placerad så lång styrbord som möjligt.

lösning jag är väldigt nöjd med. Jag har ju ett "Lagunabord" som är monterat i såväl ruffen om sittbrunnen. Till Lagunabordets svängbara arm kapade jag till ett kort rör 25 mm diameter, och till GPS:ens fotplatta skar jag ut en teak-klots som borrades upp med ett 25 mm hål, vilket gör att jag kan trä på teak-klotsen på röret, som i sin tur sitter fast i Lagunans svängbara arm. Detta fungerar mycket bra, men efter ett kort tag kom jag även fram till att det skall sitta en fästplatta inne i ruffen strax under ruffluckan. Härigenom kan man svänga armen så att hela plottern antingen är inne under rufftaket, vilket underlättar avläsningen i starkt solljus, samt skyddar vid regn, eller går att vrida ut tämligen långt ut i sittbrunnen, läsbar från rorsmansplatsen.

Vid användning av en plotter i en båt som IF, där man inte har en motor som laddar batteriet, bör man tänka på att välja en som inte drar för mycket ström. Jag själv har ju

2 st solceller à 33 w, så jag har inga problem med varken kylskåp eller plotter. Mina solceller har gjort livet angenämt under de senaste fem, sex åren. Numera har jag även bytt alla glödlampor till LED-lampor.

Jag är ju en gammal van seglare, och är inte allt för ovan att läsa sjökort. Jag måste ändå säga att plottern medfört en ny dimension till seglingen. Tack vare den så har skärgården öppnat upp sig och man törs ta vägar som man inte hade drömt om tidigare, och tack vare det så ökar även lokalkännedomen. Trots det så gäller det ändå att man alltid har sjökortet i sittbrunnen, och använder plottern som "spell help" funktion.

Min Garmin 620 har en touchskärm vilket gör den mycket lättanvänd. Drar relativt lite ström, men kunde vara mer ljusstark, vilket jag löst med den svängbara skärmen. Ha en riktigt sön seglingsssommar. Jag har beställt vackert väder. ⚓



Foto: John Hallin

Bottenhavets IF - BÅTKLUBB

DEN 6 APRIL HADE VI ett snödjup på ungefär 60 cm här uppe i Härnösand, i skrivande stund (13 april) är det bara 30 cm! Ja, nu kommer våren i rask takt, den kommer att bli kort (för att vintern blev så lång) vilket innebär att vår-rustningen också blir kort, om vi ska kunna sjösätta vid vanlig tidpunkt.

Tidsåtgången för vårrustning av en IF-båt behöver inte bli så stor. Vad som bör göras är att städa, tvätta, vaxa, polera, bottenmåla, se över mast och rigg, kolla motorn. Seg-len har ju kontrollerats redan vid upptagningen ifall några skador skulle finnas på dessa. Om nu sommaren blir lika fin som vintern har varit hård, då har vi seglare mycket att se fram emot. För visst är det väl så att i huvudsak vill vi ha fint sommarväder när vi är ute och seglar. Men ett absolut måste är det inte. Det går att njuta av segling även om vädret inte är perfekt. De starkaste seglingsupplevelsorna är nog, från de tillfällen, när vädret inte varit det allra bästa.

Klasstävlingarna för IF-båt upphörde 2009 i Härnösands-området, men kommer efter påtryckningar, att åter-

upptas i år 2010. Det är naturligtvis vi IF-båt seglare mycket glada för. Vi hoppas återigen att utbytet med Örnsköldsviks och Sundsvalls IF-båt seglare ska bli större än det varit de senaste åren, men det hänger ju också på oss IF-båtseglare i Härnösand, om det ska bli så. Vi Härnösandsseglare har ju genom åren haft många spännande och trevliga tävlingar mot våra närmaste grannar.

Härnösandskretsen har som vanligt haft vintermöten. Den sista och avslutande träffen, för i år, har vi den 16/4, på HSS varv (klubblokalen). Kvällens aktiviteter är som vanligt bastu, tävlingar och andra trevligheter. Allt för att stärka sammanhållningen hos oss IF-båt seglare.

En stor seglings- och kappseglingsprofil har lämnat oss, Herman Ramström.

Herman var en av de som startade upp Bottenhavets IF-båtklubb i mitten på 1970-talet. Herman var en framgångsrik IF-båt seglare med flera klubbmästerskap (HSS) och många framskjutna placeringar på olika mästerskap i regionen. Vi minns Herman som en mycket fin kamrat och seglingsvän.

Till sist vill jag också passa på att önska er, IF-båtseg-lare, runt omkring i Norden en riktigt skön sommar, med mycket sol, bad och segling.

Vinden är fri.

HANS GILLIUSON, SWE 3082



Glada vinnare av SM i Träslövsläge. Från vänster: Jonas Länje, Jocke Fors och Elisabeth Länje. Foto: Tiina Andersson.

Västkustens IF - BÅTKLUBB

I HÖSTNUMRET AV MEDVIND skrev jag ”på återseende” efter en säsong, nu är vi plötsligt där.

Upprymdheten efter förra säsongens framgångar har bytts till lätt rampfeber. VIF ökade sitt medlemsantal med tjugo procent. Med en sådan ökningstakt så är vi snart inne i riksdagen. Så här långt på det nya året har vi lite kvar till toppnoteringen men årets nytillskott är ej inräknat. Vill det sig väl kan vi behålla vårt medlemsantal eller möjligen öka något.

Säsongen 2009 vann VIF-båtar Svenska mästerskapen och Norska mästerskapsregattan.

För att försvara titlarna krävs förberedelser. På hemmaplan har vi nu på våren haft kvällsmöten med trim och taktik i egen regi, och den sedvanliga regelgenomgången med Charlotte Greppe.

VÄSTKUSTENS SEGLARFÖRBUND har i vår ett utbildningsprogram för tränare där vi bokar två träningskvällar i månadsskiftet maj-juni. Klubbseglingarna på Långedrag startar den 11 maj.

Förberedelser räcker inte för att försvara en titel, man måste även vara på plats. Startlinjerna ligger i år i Möns-terås och i Södra Oslofjorden.

I nuläget ser det förhoppningsfullt ut med transporter till Kalmarsund. Tre båtar kan komma på egna trailers och i bästa fall ytterligare tre på långtradare. Om team Hurtig från Alingsås kommer är ännu okänt men vi hoppas.

DET NORSKA MÄSTERSKAPET kan verkligen rekommenderas. Flera svenska besättningar har genom åren deltagit, oftast i lånade båtar. I och med att man seglar utan spinnaker lämpar det sig det väl för en tvåmannabesättning. I lånad båt är detta ett weekendprojekt med hög kvalitet. För vår egen del påverkas deltagandet av något så trivialt men besvärande som varmgång i dragbilens automatlåda, jag hoppas vi orkar upp ur tunneln under Oslofjorden på vår väg mot Hurum den 20 augusti.

VIF HAR MYCKET att försvara i år men vi ser med tillförsikt fram mot säsongen och att möta våra IF-vänner runt om i landet.

Göteborg var mötesplats för Nordiska IFRA i mars månad. Från Norge kom Trond Aasland och från Danmark kom Henrik Blomdahl och Anders Klarskov. Sverige representerades av Marek Janiec, Göran Ejdeling och under-teknad. Mötet befrämjar det nordiska samarbetet och VIF hoppas kunna stå som värd även för nästa års möte.

Nog om rampfeber, slipa botten, i med båten!

CLAES-HENRIK MÖSE, SWE 3011



Foto: Bertil Norberg

Ostkustens IF-BÅTKLUBB

PRECIS NÄR MAN BÖRjade tvivla så kom den till slut. Våren. Visserligen lite sent men ack så efterlängtat av de flesta. Den sena ankomsten ger dock effekter för oss båtägare med endast ett fåtal varma dagar för vårrustningen och för några varv även en uppskjuten sjösättning. För min egen del så blev vårrustningen ett snabbjobb där endast botten och fribord, som ju är synnerligen svårjobbade efter sjösättning, fick vad de behövde. Resten får se fram mot polerduk, vax och fernissa senare i vår. I väntan på ovanstående har OIF under våren roat sig med först årsmötet på båtmässan och därefter en kombinerad långseglar- och ölprovarkväll. Årsmötet avklarade både formalia som en hel del välbehövligt taktiksnack. Alla goda krafter

och idéer behövs för att IF-båten, till skillnad från många andra klasser, skall fortsätta att vara en livskraftig och aktiv klass. Jag upplever det som att den nya styrelsen fick med sig en hel del från mötet. Oberoende om du med tidningen i handen sitter med en färdig plan eller med ett frö till en vision så är du alltid välkommen att kontakta oss i styrelsen för att diskutera om OIF kan hjälpa till.

I mitten av april berättade Örjan Westerlund om al-lehanda aspekter av öl. Vi som lyssnade fick även prova ett antal sorter. För några gick det upp ett ljus om att man faktiskt kan ha annat än fulöl i kölsvinet på båten. Mikael Branting, känd från sin hemsida ellennet.com, berättade därefter om sina långseglingar i IF-båten till Baltikum och om de erfarenheter han skaffat sig. En god, nyttig och intressant kväll.

Nu ser vi fram mot seglingsäsongen, både såväl på som utanför kappseglingsbanan. Rekommenderade kappseglingar och resultat liksom andra aktiviteter hittas eftersom på hemsidan <http://oif.ifboat.org>.

Vi ses i båtarna!

DAVID PETTERSSON, SWE 2295



Foto: Mikael Rydén

Sydsvenska IF-BÅTKLUBBEN

SYDSVERIGE TILLHÖR EN annan klimatzon än övriga landet. Framför allt gäller det västsidan av Skåne, som mera liknar Danmark och norra Tyskland. Så hit hittar våren alltid tidigt, även vid en sådan här småkall inledning av året. Så de som passade på att få sina båtar i sjön under den ljumma högttrycksveckan efter påsken, har redan i början och mitten av april kunnat göra sin premiärtur, medan andra lite längre norrut fick åse islossningen.

Dock är vid skrivande stund ännu vattnet i Sundet mycket kyligt. Kring 5 plusgrader kanske ytvattnet når upp till som mest. Sundet är ju som en isälv så här års som transporterar smältvatten från Östersjön. Så man ska nog vara försiktig med att drulla i och kanske till och med segla i torrdräkt.

Årsmötet avhölls på Råå och besöktes av åtta medlemmar plus en intresserad gäst. Verksamhetsberättelsen och revisorernas berättelse föredrogs. Styrelsen formerades om inför år 2010 med tre nya personer. Ekonomin konstaterades vara mycket god. Man beslöt även att försöka anordna en medlemsträff i slutet av säsongen för att framför allt diskutera trim, underhåll och reparationer. Dessutom bifölls förslaget att sponsra besättningar som tog båten landvägen till SM i Mönsterås. När allt formellt var över, fikade vi och diskuterade kommande segelsäsong.

Vad gäller kappsegling i allmänhet, så deltar IF-båtar och även någon M26:a i flera av klubbarnas kvällskappseglingar. Flest startande finns i Lomma, vilket är den enda klubb som kommer upp i över fem IF-båtar. För övrigt får vi som är litet mera intresserade, söka oss över till den danska sidan. I år kan man återigen glädjande nog hinna vara med på det danska mästerskapet tvärs över Sundet i Mosede och ändå ha mycket gott om tid på sig för att segla till vårt egna svenska i Mönsterås.

MAREK JANIEC

Västsvenska IF-BÅTSCUPEN 2010

Efter vår storslagna och gastkramande avslutning av 2009 års cup i Björlanda kile är intresset redan stort för 2010 års cup. Vi har redan flera båtar i sjön nu i mitten på mars och det sys och beställs segel inför cupstarten den 18 maj.

🌍 Vi börjar i Långedrag tisdagen den 18 maj på de mytomspunna vattnen på grundflaket utanför LDSS klubbstuga där det kappseglats varje tisdag sedan 50 år tillbaka. Ordförande Göran Ejdeling med sin stab av duktiga och engagerade medarbetar förvaltar detta arv på ett utomordentligt och nyskapande sätt och inget är roligare än att en tisdagskväll komma först ut på vattnet. Sedan dyker de upp – IF:arna och folkbåtarna, smaragder och expresser samt H-båtar, och innan klockan är halv sju är vi 50–60 båtar som väntar ivrigt på startflaggan.

Andra cupseglingen har vi av samma skäl vigt åt LDSS. Långedragets vårregatta i år lördagen den 22 maj står det på programmet. Hänryckningens tid och nu ska vi rycka hän i tampar och skot och se vem som vinner vårregattan och den andra cupseglingen.

Tre veckor senare, den 12-13 juni, då vi som inte vunnit än filat på trimmet och putsat på botten, samlas vi åter norr om Göteborg i Björlanda för att segla om Björlanda cup. Detta är den sista cupseglingen före sommaren och ett utmärkt tillfälle att träna inför SM i Mönsterås, dit många västkustbåtar skall bege sig.

Nytt för i år, och för att hedra Halmstad Segelsällskap som fyller 100 år, är att vi förlagt den fjärde cupseglingen och DM till denna vackra stad. Helgen 7–8 augusti är vi i Halmstad och seglar, och för de som inte seglar SM är det en utmärkt ide att bege sig dit redan 31 juli, då en jubileumsregatta med jubileumsbankett anordnas.

HALVVÄGS

Nu är halva cupen genomförd men långt ifrån avgjord. Det infernaliska poängsystemet gör att spänningen behålls ända in i kaklet. Nu beger vi oss till Tjörn för att runda denna ö som nu också är ett märke och hinder. Tjörn runt lockar ibland upp till 20–30 IF:ar, och är Sveriges största IF-båtstävling. Förra året var det dramatiskt med många grundstötningar och kollisioner och till och med båtar på land, men denna tävling som i år går den 21 augusti kan lika gärna bjuda på lätta vindar, stiltje och sju timmar sol och bad i Hakefjorden.

Den 31 augusti är vi tillbaka i Långedrag och tisdagsseglar och cuptävlrar på samma gång.

Några dagar senare, redan 4 september är det dags igen. Grand Finale i Hjuvik. Schemaläggningen är avsiktlig för att våra långväga IF-båtseglare skall kunna segla ned sina båtar och vara med på två cupseglingar under samma vecka. Grand Finale är lite missvisande för detta är den näst sista cupseglingen. Nu räknar vi samman placeringarna för de sju första seglingarna och rangordnar båtarna. Placeringen får vi ta med oss till den sista seglingen som räknas lika med de sammanlagda sju första.

AVSLUTNING

Ingen är bättre lämpad att ta hand om en så viktig tävling än våra rutinerade vänner i Långedrag Segelsällskap som den 19 september anordnar sin höstregatta och den prestigefyllda avslutningen på cupen. Nu vet vi snart vem som vunnit evig ära och berömmelse. Blir det Team Länje som försvarar cupen eller blir det någon av de hungriga utmanarna?

Väl mött på banan och lycka till! ⚓

STYRELSEN



Räkna med oss!

Grundskyddet är rätt så lika om man jämför alla båtförsäkringar, men sedan tar olikheterna vid. Att fånga upp de mjuka värdena bland hård försäkringsfakta smäller högt när du hamnar i trubbel. Det är därför som vi har valt att utmärka oss på det personliga planet. Här är tre personliga anledningar som ger valuta för din premie:

• **ENKELT DYGNET RUNT**

Du når oss dygnet runt på vår hemsida och kan när som helst räkna på premien, teckna försäkring eller göra skadeanmälan.

• **SNABB OCH SKICKLIG HJÄLP**

Våra kontakter i Skärgården och med varven är genuina och nära. Vår målsättning är att höra av oss inom 24 timmar efter det att du har anmält en skada.

• **INFLYTANDE I BESTÄMMELSERNA**

Svenska Sjö är en del av det organiserade båtlivet. Via din båtklubb gör du din röst hörd när du vill ändra på något. Många sunda innovationer kommer från båtklubsmedlemmar. Den möjligheten är vi ensamma om att bjuda på. Ta den.



Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!
www.svenskasjo.se · 08-541 717 50

Edman Sails

SPECIALISTEN PÅ IF-SEGEL
WWW.EDMANSAILS.COM

KÖPENHAMNSVÄGEN 42, 217 71 MALMÖ, TEL, 040-98 13 39