

Medvind

Nr 4 2013

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



IF-BÅD FOR EN FLAD DANSK KRONE
SPETSA DIN IF-SEGLING
FÆRDEN 2013

REDAKTION

MEDVIND

JÄRPVÄGEN 37A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE

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

REDAKTÖR

PER OSVALDS
TEL: 031-41 61 03
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

LAYOUT

KÄJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK

EXAKTAPRINTING

PAPPER

EDIXION

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:
BERTIL NORBERG



INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
SPETSA DIN IF-SEGLING, DEL 2	4
ÅTTE KJAPPE I LENS.	8
FORMANNEN HAR ORDET	9
SM I NYNÄSHAMN	10
DM FOR IF-BÅDE...	12
DANSK MESTERSKAB 2014	13
GENERALFORSAMLING	13
HELT KONGE I KONGENS	14
FÖRSLAG TILL KLASSEÄNDRING	15
ÅRETS HÖJDPUNKT 2014	15
SEJLADS PÅ HJUL	16
FÆRDEN	17
EN IF-BÅD FOR EN FLAD DANSK KRONE	18
LEMKENHAFEN 2013.	22
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	22
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	22
DE DANSKA RÖSTJÄRNE	24

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE
MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE
FREDRIK WIGELIUS
MOBIL: 0761-199275
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

KASSÖR
RAGNAR JALAKAS
TEL HEM: 018-32 48 02
RAGNAR.JALAKAS@LIVE.SE

SEKRETERARE
JOOP SOMHORST
TEL HEM: 031-24 13 55
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

LEDAMOT BIF
HANS GILLIUSSON
TEL HEM: 0611-214 71
H.GILLIUSSON@HOTMAIL.COM

LEDAMOT OIF
BERTIL NORBERG
TEL HEM: 0705-90 82 50
BERTIL.NORBERG@TEILA.COM

LEDAMOT SSIF
MAREK JANIEC
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

LEDAMOT VIF
JOOP SOMHORST
TEL HEM: 031-24 13 55
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

REDAKTÖR MEDVIND
PER OSVALDS
TEL HEM: 031-41 61 03
MOBIL: 0707-61 25 58
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

WEBMASTER
MIRKA JAMIOLKOWSKA
MOBIL: 0768-997888
WEBMASTER@IFBOAT.COM

TEKNISK ANSVARIG
GÖRAN EJDELING
TEL HEM: 031-28 80 22
GORAN.EJDELING@SWECO.SE

NORSK IF-BÅTKLUBB
ROBERT BAY
EIKSSTIEN 6
NO-1359 EIKSMARKA
TEL: +47 6714 83 29
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 68
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK

WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL
WWW.FOLKBOAT.YACHTING.ORG.AU

ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND

TYSKLAND
DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEVERE-
NIGUNG
C/O HARALD WITZEL
MARKGRAFENSTR. 301
DE-12105 BERLIN
TEL: +49 151 54 82 18 80
OBMAN@IF-BOOT.DE


HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM VERE-
NIGING
BIJENMEENT 32
NL-1218 GC HILVERSUM
TEL: +31 357 731 445
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

AUSTRALIEN
FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA
C/O STAFFORD WATTS
113 CARABELLA STREET
AU-2061 KIRRIBILLI, N.S.W.
TEL: + 61 425 214 737
WATTS_SJ@HOTMAIL.COM

Ordföranden

HAR ORDET

 **NU HAR VI LAGT ÄNNU** ett verksamhetsår till historien. Vi har ännu en gång tävlat om SM-titeln, den 42:a gången i en obruten serie. Detta har vi klarat i år tack vare Seglarförbundets sänkning av kravet på antalet deltagare. Det var historiskt lågt deltagarantal, bara 19 startande, trots att tävlingen arrangerades i Sveriges IF-båttätaste område, Stockholms Skärgård.

Medlemsantalet har minskat en aning. Under detta verksamhetsår blir vi 510 medlemmar jämfört med förra årets 514. Med denna trend neråt under flera års tid kan vi inte förvänta oss något annat än det vi upplever. Inte heller har vi märkt någon större förnyring, vilket är en förutsättning för att förbundet ska kunna överleva på sikt. Ett positivt undantag från detta har varit två besättningar med unga grabbar på årets SM. En av dem fick motta förbundets entusiastpris, en vacker halvmodell av IF-båten, att förvara till nästa års SM-regatta.

På varje nivå måste vi jobba för att främja kappsegling med IF-båten och att vår SM-status bevaras. Vi måste anstränga oss att öka antalet deltagare på nästa års SM i Ljungskile. Och vi måste se till att engagera unga och kvinnor, helst både och.

IF-båten fördelar som kappseglingsbåt är enkelhet och låg kostnad. Den är även tillgänglig överallt genom sitt stora antal. Nackdelen är dess vikt, som gör transporter dyra och


resurskrävande. Men möjlighet finns ofta att låna eller hyra båtar för en långväga att kunna vara med på ett nationellt mästerskap. En bra lösning kan vara att en mindre erfaren båtägare är med i besättningen tillsammans med några mera erfarna.

Och så har vi fått en ny medarbetare till Medvind. Från och med detta nummer har Kajsa Lindh har tagit över ansvaret för layouten av Medvind. Kajsa jobbar som grafisk designer i sitt företag ifinform och är med i reklamkollektivet The big plan. Under sommaren seglar hon IF-båt kring Skaftö på Västkusten och, under lediga stunder från jobbet, sin Laser utanför Limhamn.



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

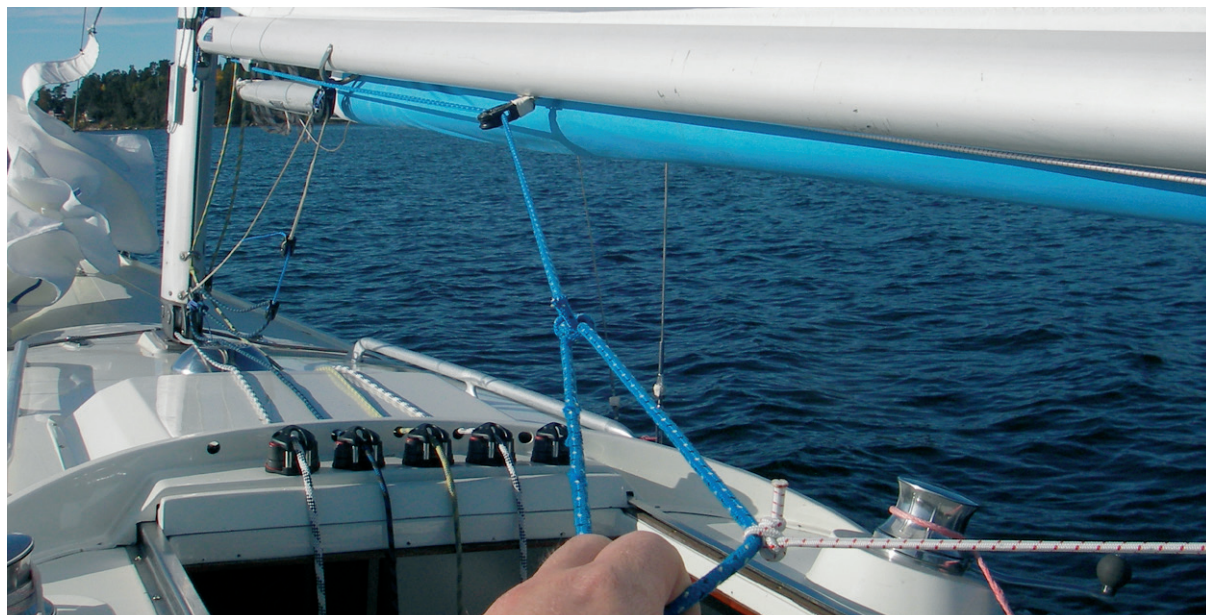
SHORT IN ENGLISH

 **NOW WE HAVE PUT** another year of activity to the history. We have once more competed for the Swedish Championship, the 42nd time of an unbreakable series. We have managed this year due to the lower requirement from the Swedish Sailing Federation on the number of competitors. It was historically low, only 19 starters, in spite that the event was organized in the most IF-boat dense area, of Sweden, the Archipelago of Stockholm.

The number of members has decreased slightly. During this year of activity we will be 510 members compared to 514 last year. With this downgoing trend during many years we cannot expect anything else than we experience. Nor we have noticed any rejuvenation, which probably is necessary for the Association to survive. A positive excep-

tion has been two crews with young boys during the National Championship event of this year. One of those obtained the Association's price for most enthusiasm, a lovely half-model of the IF-boat, to keep until the next National Championship event.

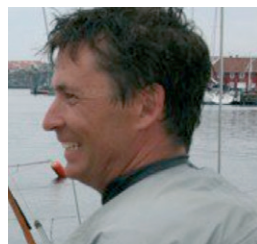
The advantages of the IF-boat as a race boat is simplicity and low cost. The boat is also available everywhere due to its large number. The disadvantage is its weight, which makes transportation expensive and resource demanding. But there used to be possibilities to borrow or hire boats to make it possible for a long-distance competitor to join a National Event. A suitable solution might be the less experienced boat owner competing in the same crew together with a couple of more experienced sailors.



Spetsa din IF-segling

FÖRBEREDELSE, ANDRA DELEN

Patrik Erlandson arbetar som segelmakare på North Sails och har hunnit designa segel till båtar av alla storlekar, från optimist till Volvo Ocean Race och America's Cup. Bland seglingsmeriterna finns ett dussin SM-medaljer i olika entypsklasser och havskappsegling. Högst värderade är förstås ett brons, två silver och två guld i IF-SM sedan 2008.



AV: PATRIK ERLANDSSON

I FÖRRA AVSNITTET gick jag igenom hur man kan förbereda sig som besättning för att kunna få mer nöje ur sin segling. Denna gång skall vi fortsätta på ämnet förberedelser, men titta mer på redskapet, vår klassiskt vackra IF-båt.

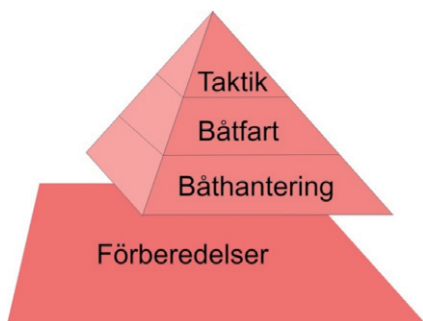
PYRAMIDEN

Ni minns pyramiden jag beskrev i förra avsnittet. Nu är vi fortfarande på fundamentet som själva pyramiden står på. Har vi en båt som inte fungerar tillfredsställande kan det bli svårt att manövrera i flera situationer.

Ibland hindrar det oss att positionera oss där vi vill, ibland kan det resultera i att vi undviker att ta tillvara vissa möjligheter som uppstår eftersom vi är osäkra på om båten/besättningen klarar av att stagvända,

hissa spinnaker eller vad det nu kan vara. Vi tappar terräng helt enkelt, som är omöjligt att ta igen förrän konkurrenterna gör en miss i sin tur. Inte mindre viktigt är det när man nöjesseglar. Då kan det vara en ren säkerhetsfråga, att man vet att båt och besättning kan klara alla situationer som kan uppstå, utan att man hindras av en dåligt utrustad båt.

Grunden är att förbereda redskap och besättning så att byggstenarna ovanför står stabilt. Ju bättre vi förbereder oss desto enklare kommer vi att kunna hantera båten. När vi hanterar båten riktigt bra, kommer båt- och segeltrim bli mycket enklare och vi kommer att kunna hålla högre fart oftare. Först när farten finns i båten kan vi få bra feedback på våra strategiska



och taktiska beslut. Det är då man börjar se smart ut eller vara begåvad med mer tur än de andra.

FÖRBEREDELSE AV BÅTEN

God ordning och reda över huvudtaget gör att man får en bättre överblick av båten. Det är så lätt att bli överväldigad av allt som skall göras med båten att man snarare tappar sugen. Gör hellre en lista på saker som skall göras och prioritera dem i vilken påverkan de gör på båtens fart eller besättningens arbetsfrihet. Känn inte tvånget att göra allt på en gång, utan några saker kanske har en tidsplan som behöver sträcka sig över flera säsonger. Vissa saker är naturligt att göra när båten är på land hellre än i sjön. Ta hänsyn också till detta i prioriteringen.

Ställ dig själv frågan om vilket som är viktigast:

- Att båten är sjösatt så att man kan träna lite istället för att ta en extra månad på land för att hinna slipa botten en gång till med 1200 våt-slipappaper?
- Att minska 10 kilogram i båtens ändskropp mot att spackla upp flänsarna till självflänsarna under botten?
- Att snabbt och smidigt kunna hissa och ta ner genuan mot att ha den perfekta utväxlingen på uthalet?
- Att trimkontrollerna för seglen är enkla att nå från hängande position eller att sittbrunnen är fri att röra sig i?

Kombinationerna av prioriteringar är oändliga och rätt svar på nästan samtliga frågor är helt öppna.

På enskilda saker har en självklar märkbar effekt på båtens eller besättningens slutliga prestanda, utan det är snarare så att så många som möjligt måste vara på plats för att göra skillnad. Först när man har god ordning på båten och de flesta av sakerna är på plats kommer man att märka att man oftare kan få en liten fartfördel jämfört med konkurrenterna. Bra utrustning bidrar i sin tur till att man kan vara mer aktiv med segeltrimning

vilket i sin tur bidrar till att man ser så mycket duktigare ut i starter, rundningar, stagvändningar nära båtar på kryssen och många gånger också att man hittar vindskiften och vindstråken lättare. Främsta anledningen är nog ändå just vetskapen att veta att båten är i god trim. Att lyfta fokus och eventuell oro från materialet och ägna tankekraften på hur och varthän båten ska seglas.

SKROV OCH UNDERVATTENSKROPP

Jag har själv inte prioriterat finishen på botten speciellt högt. Att slipa botten med 1200-papper är långt ner på min lista. Jämnheten sätter jag högre. Att det inte finns lösa flagor av färg eller djupa hack i kölens framkant till exempel. Kölens underkant brukar vara extra jobbig att fixa och hålla i trim. Ju mer man slipar desto mer kritisk blir man och desto mer vill man göra. Det riskerar att aldrig bli tillräckligt bra. Ett sätt är att sätta tidsbegränsningar eller en tidsplan på de olika momenten. Två dagar till att slipa och spackla, en dag till att måla och en dag till att efterpolera färgen. Därefter får man fortsätta kommande säsong att förfina ytterligare. Om man skall ge sig på att slipa kan det vara en god idé att slipa med en långkloss för att successivt jobba fram en jämnare yta. Långklossen slipar av de högre topparna. Några ynka sjögrässtrån bromsar märkbart, så därför ser jag till att bottenfärgen är heltäckande och inte slipats bort fläckvis för att skapa bästa ytan. Allt för att hålla botten fri från bevaxning så länge som möjligt.

RODER

Mitt eget roder var från början ordentligt skevt och asymmetriskt. Jag lade en hel del tid på att spackla upp groparna med epoxispackel och fila bort bucklorna. Både bakkanten på rodret och bakkanten på skrovet, mellan skrov och roder, spacklade jag upp med så skarpa kanter som möjligt för att ge en jämn strömning runt rodret och slippa vibrationer i rorkulten un-

der segling. Allt för att inte distrahera och stjåla mitt fokus.

KLASSREGELN

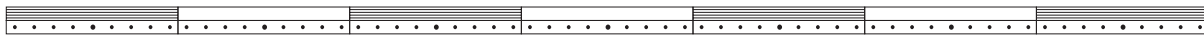
Hela tiden under arbetet med båten skall du ha klassregeln intill så att du är 100 % säker på att alla detaljer faller inom gränserna. Det finns få saker som är sämre än när du dagen innan en segling måste stå på land och slipa köl eller försöka raggas upp blyvikter eller verktyg som behövs för att åtgärda något som mätmannen har slagit ner på. Ännu värre att få en delseger struken efter ett stickprov...

RENSA BÅTEN PÅ ONÖDIGA PRYLAR

En av de enklare åtgärderna är att hålla båten fri från onödiga saker ombords. Lägre vikt, och minskad vikt i båtens ändskropp i synnerhet, gör båten piggare och roligare att segla. Att veta vad man har ombord och snabbt kan få tag i det förenklas förstås genom att man har färre saker ombord. Börja, åtminstone i tanken, med en helt tom båt. Läs klassregeln för att avgöra vad som måste finnas ombord. Se till att du har säkerhetsutrustning som förbandslåda, verktyg, raketer och reservdelar lätt tillgängliga, och var sedan restriktiv med att addera personlig utrustning utöver det. Jag förvarar min utrustning i märkta plastlådor med lock som jag kan enkelt ta ur eller bära ombord beroende på om jag skall kappsegla eller långsegla. Ta bara med seglarkläder som kan tänkas behövas under den aktuella seglingen och se till att var och en har sin egen väska där detta förvaras. Inget löst som driver omkring i ruffen. IF:en är liten och det är faktiskt enkelt att hålla den tom på prylar.

SITTBRUNNEN

IF-båten har fina slanka linjer i aktern, som släpper vattnet fint, men också ovanligt dålig bärighet. Det bör därför vara helt tomt i akterstuv. Sittbrunnensbänkarna kan innehålla en extra mössa eller vattenflaska men i övrigt vara tomma. Det är svårt för besättningen att undvika att hamna



alltför långt akterut på kryss, och det kan vara bra att hålla i minnet att gärna knuffa fram varandra så gott det går i sittbrunnen. Teaktrallen på sittbrunnsturken är jättemysig och snygg på semestersegling, men vänj dig av med den och gläds istället åt att kunna hålla turken ren.

För att sitta säkrare på kanten och få ordentligt med mothåll när man tar spjårn har jag monterat tre par hängband i sittbrunnen.



Det är ingen bra idé med gemensamma hängband.

Det är ingen bra idé med gemensamma hängband. Då riskerar den ene att trilla i vattnet när den andre plötsligt klättrar in. Fyra fästpunkter som sitter strax över turken utan att skada hälsenor eller tår gör att du enklare kommer in i hängbanden. Banden hålls upp med hjälp av en gummilina. Försök att göra fästpunkter för både hängband och gummilina så små och släta som möjligt. Jag har nedfällbara byglar för hängbanden och ett hål genom skottet med en stoppknut på insidan för gummilinan. När jag inte behöver hängbanden i lättvind eller i hamn krokas jag ur gummilinan, drar in den i akterstuvon och låter hängbanden ligga på turken så blir det lite rymligare.

MAST OCH RIGG

På grund av riggens höjd blir momentlängden snabbt betydelsefull. Ett par kilo för mycket i riggen skall uppvägas med motsvarande i kölen

eller på relingen av besättningen. Och det tiofält! Ytterligare en nackdel med vikten högt upp är att båten rör sig mer och under längre tid både i sidled och längskepps. IF-en är redan en "nickedocka", som gärna håller igång sitt längskeppsgungande. Bra om man inte spår på detta. Kolla klassregeln igen och se vad du kan banta bort. Jag fick snabbt bort tre kilo ur riggen för att hamna bara något kilo över minimivikten. Ta bort lanternan

i masttoppen och dess kabel. Skaffa en mindre windex. Ta bort extrafästen och flagglinor på spridarna. Motorlanterna sätter du upp en portabel vid behov. Byt till 5 mm toppvant. Knyt loss dirken, byt till moderna fall av Dyneema, skala bort höljena till dessa där de inte behövs. Sammantaget blir detta till flera kilon som gör båten piggare.

DÄCKSLAYOUT

Jag har några bestämda mål med däckslayouten.

1. Underlätta vistelsen ombord. Det får inte hindra besättningens förflyttning ombord.
2. Förenkla där det är möjligt
3. Enkelt att justera det som påverkar båtens prestanda från ordinarie position.
4. Håll ner vikten. IF-en är en liten båt med små laster på grejorna. Ofta räcker det med små prylar. Tunnare linor löper lättare igenom block och dylikt.

Det mesta av detta är detsamma vare sig det gäller kappsegling eller familjesegling, eller hur? Det blir ofta en helt ny båt bara genom att renovera däcksutrustningen (och med nya segel), men många seglare har ingen aning om vilken skillnad det kan vara

utan har vant sig vid, eller åldrats tillsammans med, båtens originalutrustning. Det finns många olika sätt att lösa däcksutrustningen och alla har sin speciella idé vad som passar bäst för dem. Nedan följer en beskrivning på hur jag har valt att göra.

En generell lösning för så många av kontrollerna som möjligt är att växla ner dem så att man slipper använda vinsch. Jag har bara vinschar till genuaskoten. Allt annat blir snabbare och dessutom oftare justerat genom att ha lämplig utväxling så att man orkar för hand. Inte minst när man har små familjemedlemmar ombord. IF-segling ska inte vara en kraftsport, allt går att fixa med några block och lina, eller med tajming under seglingen. Det senare kommer vi till nästa gång. Sträva efter att göra så kallade kaskadutväxlingar, genom att använda enkelblock efter varandra istället för dubbel- och trippelblock. Kaskaderna tar mycket utrymme för slaglängden men gör friktionen och lasterna dramatiskt mindre. Tågvirke är förbrukningsvara och slits av användande och likväl av UV-strålning. Även om det tar väldigt lång tid tills materialet brister på grund av belastningen så ökar friktionen långsamt över tiden utan att man märker det. Skydda så mycket som möjligt från solljus och förnya några tampar per år. Håll upplevelsen av båten på topp!

PÅ RUFFLUCKAN

På ruffluckan har jag det nödvändigaste: Från vänster; fockfall, kick, stor-



På ruffluckan sitter det nödvändigaste.

segelcunningham, spinnakerbomslift. Den femte råtten längst till höger är till fockcunningham som leds upp från sidan av ruffen (inte träd på bilden). Om man har en bygel på nära avstånd framför råtten (som cunningham, lift och uthal i bilden) blir linan enklare att slå i eller ur på avstånd. Man skapar alltså ett bättre moment för kraften som skall öppna råtten. En bygel framför en råtta kan också säkerställa att linan dras neråt i råtten och inte rappar ur. Om avståndet är längre till närmaste framförvarande styrning så löper linan lättare ut vid nedtagning. Ett bra sådant exempel är spinnakerfallet vid nedtagning av spinnakern.

Med speciella styrningar/byglar också bakom råtten kan jag ta hem eller slacka trimkontrollen från båda relingarna och på avstånd låsa linan igen. Det behövas alltså inga dubbelkontroller vilket förenklar och sparar mycket trassel.

Jag har genomgående bult på (nästan) alla beslag för att slippa riskera att behöva skruva på beslagen mer än en gång. Hellre lyfter jag på luckgaraget eller tar ner innertaket en gång extra.

STORSEGLKONTROLLER

Storfallet är det enda jag kontrollerar från masten. Jag fäster fallet enkelt på en knap på masten på utseglingen och förvarar sedan haländen där, ur vägen för annat jobb i sittbrunnen. Innan du reser masten, mäter du på storseglets topp hur långt nedanför övre mätmärket sprinten i schackeln skall vara. Därefter spänner du med mothåll upp fallet, som bör vara av Dyneema för att inte töja sig och låta storseglet rasa ner mer än nödvändigt, och markerar nere vid mastfoten eller knapen hur högt du skall hissa. När masten böjer sig kommer toppen ändå att glida ner något. Det kan man undvika genom att ha en avlastare i masttoppen, men det är inget jag har bekymrat mig om. Hellre liten vikt uppe i masttoppen, och så länge jag har seglet exakt lika högt hissat varje gång stämmer ändå mina referenser på storskotet från gång till gång.

STORSKOTET

Jag rekommenderar verkligen en fast punkt med en skotarm fäst på mitten av skotskenan eftersom jag tycker det är överlägset mest lätthanterat. Fyra till ett utväxling räcker gott när man på detta sätt får mycket bättre mothåll. Skotets hölje är avskalat till precis innan det når skotblocket. Då får skotet minimal friktion genom blocken på kryss, men biter samtidigt bra i spärrblocket för att avlasta din hand. Själva spärrblocket har en automatspärre som slår till när lasten ökar enligt inställning. Det gör att



Skotets hölje är avskalat till precis innan det når skotblocket.

skotet löper ut väldigt lätt vid kryssrundningar och framför allt i starter när man manövrerar mycket fram och tillbaka.

TRAVARE

Jag har en storskotsvagn där råtterna sitter på själva vagnen. Då slipper jag ha block och rättor monterade på sargen där de hindrar besättningen. När jag förtöjer för natten på semestern lyfter jag bort hela skotbalken och hela sittbrunnen blir helt ren. När friktionen mellan vagn och skena är låg behövs bara två gångers utväxling. Håll vagn och skena ren från salt och byt ut till nya grejor några gånger under båtens livstid så kan du njuta mera.



En fast punkt med en skotarm fäst på mitten av skotskenan är överlägset mest lätthanterat.

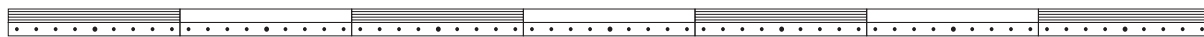
CUNNINGHAM

Jag har nitat fast bombeslaget i masten och kastat bort bommedhalet. Därremot har jag en cunningham med 4 gångers utväxling som jag enkelt kan nå från sittbrunnen. Storseglet är tillverkat med generös längd på förliket så att det alltid når upp till övre mätmärket. Sträckningen av mastliket sköts alltså med cunninghamlinan istället. Att seglet veckar ihop sig under cunninghamhålet är helt i sin ordning.

Fortsättning följer i kommande nummer.



Cunningham med 4 gångers utväxling som enkelt kan nås från sittbrunnen.



Trond Aasland har seilt IF siden 1984. Første gang han hevdet seg helt i toppen av IF-serien var da han bestemte seg for å bli mer offensiv i starten og ha minst tre tjuvstarter i løpet av en sesong.



Trond Aasland och Kaare Kurås.

Åtte kjappe i lens

☘ *Hvor gammel var du da du begynte å seile?*

Jeg vokste opp ved sjøen ved Høvikodden og var fem år da broren min fikk en snipe. Han kullseilte på første tur, fikk skrekken og gikk ikke ut med båten mer. Den enes død - den andres brød - kjæresten til min søster grep begjærlig sjansen og seilte snipa når det var mulig. Jeg ble fasinert av hans entusiasme og maste meg til en A-jolle året etter (A-400).

Hvorfor seiler du IF?

Jeg kjøpte IF'en i 1984 etter 15 år i snipe. I 1983 seilte min kone Ragnhild og jeg EM i Italia og der ble vi overrasket av en kraftig storm. Vi kom oss til land ved å seile for bare rigg. Etter denne hendelsen ville ikke Ragnhild seile jolle mer. Hun ville ha en større og tryggere båt. Valget sto mellom knarr og IF. Tatt i betraktning tørr båt og enkelt vedlikehold falt valget på IF.

Hva er det beste og det verste med IF'en?

Det beste med IF er at det er en solid båt som er enkel å vedlikeholde, rimelig i anskaffelse og bruke og stor regattaklasse men mange hyggelige seilere. Det verste med IF'en er at jeg ikke finner noen negative sider ved båten.

Hva er din favoritt-ting om bord?

Påhengeren - en 6 HK Selva på 22 kg. Jeg tror det er landets siste 2 takter som kan brukes i IF - kom over den hos en forhandler i Drammen.

Hva er din beste og verste regatta-opplevelse?

Den beste regatta-opplevelse var den gang jeg bestemte meg for å bli mer offensiv i starten for å oppnå bedre resultater. Jeg bestemte meg for at vi skulle ha minst tre tjuvstarter for å kunne si at vi hadde vært offensive nok. Det året hadde vi tre tjuvstarter og vant for første gang IF-serien.

En av verste opplevelsene jeg har hatt på regattabanen var en Færderseilasen noen år tilbake. Det var en av de få dagene starten gikk i god temperatur, sol og frisk bris. Om bord var vi tre drevne, voksne karer som sa til oss selv at dette må være vår dag. Vi hadde hatt mange gode plasseringer tidligere, men aldri nådd helt opp. Vi kom greit ut i starten og krysset over mot Ytre Vassholmen i god driv. Jeg blir oppmerksom på at IF NOR-193 med Frank Pettersen ved roret kommer for styrbord halser ut fra Geita. "Følg med i le" gir jeg i beskjed til mannskapet Kåre og Kristen. "Vi går foran" får jeg melding om tilbake. "Er dere sikre" roper jeg. "Vi går foran" er svaret jeg får tilbake. Men for sent til å gjøre noe med situasjonen skjønner jeg at det likevel går galt. NOR-193 lander brutalt inn på akterdekket og treffer det stramme akterstaget som ryker før baugen treffer rorkulden som knekker som en fyrstikk. I løpet av få sekunder er vi satt ut av spill. Et nødror blir spjelket og kursen satt for hjemhavnen på Nesbru i Asker. Vi underretter også KNS om at det er en båt mindre som ville fullføre dette året. For NOR-193 er ikke ulykken over. Før en time er gått blir de igjen involvert i en kollisjon og må bryte seilassen de også. Skadene fra kol-

lisjonen med oss var begrenset. Vi gjør opp ved at en brukt genoa byttet eier. Og Kåre får for en gang skyld med seg kor-stevnet han vanligvis går glipp av på grunn av Færder'n.

Hva synes du om IF-miljøet?

Kjærligheten til båten og miljøet er det som gjør at man tilbringer 25 år i styrearbeidet i klubben. Miljøet er i god utvikling, nye medlemmer tar initiativ og er med å sette preg på miljøet på en positiv måte. Sammenkomstene på terrassen på Roklubben i Horten i forbindelse med Færder-seilassen og NM-festen topper det sosiale.

En blir aldri utlært som seiler. Hva vil du bli bedre på nå?

Det er viktig å ha det hyggelig om bord og ha en motivert besetning. Jeg skal jobbe med å holde motivasjonen på topp selv når det butter imot.

Har du en IF-båt om 5 år?

Ja, definitivt. I fjor oppgraderte jeg båten med nye puter og omlakkering. Jeg fant ut at jeg hadde hatt den halve tiden som jeg forventer å seile IF, og jeg har NOR 153 den i nesten 30 år.

NOR 153

Navn: Trond Aasland

Alder: 59


IF-eier siden: 1984

Deltatt i følgende regattaer i 2012:

IF-serien, Færderseilassen, NM og Kongens Serieseilas.

Fast mannskap: Kåre Kurås

Formannen HAR ORDET

 **HØSTEN ER HER** og seilsesongen er definitivt over. IF-en er godt innpakket for å møte vinteren og vi kan se tilbake på en sesong med mange gode seilopplevelser. IF-serien viser på nytt rekorddeltakelse og gledelig er det å se at nye medlemmer fatter interesse for regattaseiling. Med 21 påmeldte båter viser det at mange prioriterer onsdagene når sesongen startet. Noen bedre måte å bli kjent med IF – en finnes ikke. Her får du testet båtfart og høyde, se og lære av andre og sammenligne deg med de beste i klassen.

Deltakelsen i Færderseilas virker som har stabilisert seg på et lavere nivå enn tidligere. IF-klassen hadde 23 påmeldte i år mot 22 ifjor. I perioden 2000 – 2010 var antallet IF-er mellom 30 og 35 båter. Årsaken til færre påmeldte er nok sammensatt. Noen er blitt småbarnsforeldre, andre har aktiviteter som kolliderer og noen synes det rett og slett har blitt for dyrt. Allikevel er Færderseilasen et av de hyggeligste arrangementene vi har gjennom sesongen. Banketten lørdag kveld i Horten med over femti til bords er en tradisjon som er utrolig hyggelig. Egen premiering, stemning i taket, sosialer i seg selv et godt argument for å stille. Håper vi neste år ser mange flere deltakere så vi kan nærme oss gamle høyder.

Tradisjonen tro ble IF - klassen igjen invitert til H.M.K serieseilaser. En stor takk til Hans Majestet Kong Harald som tar seg tid til å arrangere denne regattaen. Med seilaser 3 ettermiddager på rad er dette et veldig behagelig arrangement da det kun er en seilas pr. dag. Med Kong Harald i startbåten samt på premiutdelingen siste dag, gjør dette til et veldig spesielt arrangement som jeg vil anbefale på det varmeste.

Årets høydepunkt - Åpent NM på Steilene - ble avholdt en helg senere enn vanlig. Steilene med sin fantastiske beliggenhet og Nesodden seilforening var klar for storinnrykk av IF-er. Alt lå til rette for et vellykket NM. Værprognosene viste strålende solskinn, men veldig lite vind. Og dessverre slo spådommene til. Uten vind er det vanskelig å seile og hele lørdagen gikk med til å speide etter vindstriper. Mange seilers frustrasjon over å ikke komme ut på banen, ble imøtekommet med konkurranse på land. Deltakerne ble delt inn i åtte lag med 5 på hvert lag. På programmet sto to etapper svømming, to etapper bryggehinking og tilslutt ballkasting i bøtte. Innsatsen var overveldende og selvom det ikke ble kåret noen norges- mester var alle enige om at et lite plaster på såret var det. Desto hyggeligere var det under NM festen å kunne markere årets 25 årsjublant SWE 222 med Anders Ewert og Per Osvalds. De fikk hvert sitt tinnkrus fra Askvoll. Mere trofaste NM-deltakere skal man lete lenge etter. Søndagen fortsatte som lørdagen med null vind og arrangementet ble avblåst kl. 12:00. Takk til Nesodden seilforening for et veldig hyggelig arrangement på tross av ingen seilaser. Vi gleder oss til å komme tilbake ved neste korsvei.

Vårens medlemsmøte med gjennomgang av regattaregler

har løftet kompetansen til mange seilere og årets sesong har aldri hatt så mange protester i IF-serien noen gang. Dette har Bærum seilforening som arrangør måttet håndtere og de har spøkefullt truet med innføring av kvoteordning for den enkelte båt for neste sesong.

Det er flott at mange lærer seg reglene bedre og utøver dette på banen. Tanken på at noen kan utnytte andres usikkerhet og skaffe seg fordeler er selvfølgelig uakseptabelt.

Dessverre opplevde vi at ikke alle protester som ble sendt før ferien kom inn til BS. Disse fikk vi behandlet på høstens protestmøte så alle protester skal nå ha blitt behandlet. Hva dette skyldtes er uvisst, men dagens ordning med å sende mail burde være god nok. Styret jobber med en løsning for å sikre dette bedre for neste sesong.

Opprettelse av egen oppslagstavle for regattaene på hjemmesiden har virket bra. Engasjementet på sidene har vært stort og mange situasjoner har blitt drøftet i det vide og brede. Takk til alle som har bidratt. Dette gjør sidene dagsaktuelle og man lærer mye av å følge diskusjonene.

Miljøet i klassen er veldig godt. Tilbakemeldingene fra nye medlemmer bekrefter dette. Praiing og sterke ytringer hører med i seilspporten, men det er viktig at dette holdes på et plan som ikke går på person. Alle kan vi seile oss inn i situasjoner som gjør at vi må bryte seilreglementet, men det er da viktig at man får muligheten til å ta sin straff uten at man får en bøtte med skjeldsord kastet etter seg. Frir man seg ikke er det selvfølgelig viktig at det protesteres.

Viktig at alle er gode ambassadører for det vi liker aller mest – nemlig det å seile og ha en flott opplevelse på banen. Skal vi øke deltakelsen er det viktig at nye seilere får en god opplevelse første gang de er med. Det samme gjelder når vi skriver på våre hjemmesider. Hjemmesidene er klubbens ansikt utad og mange nye medlemmer har stiftet sitt første bekjentskap med IF her. Vår klubb er sammensatt av medlemmer spredt over hele Norge. Primært foregår klassens aktiviteter på Østlandet, men er det flere IF-er der du bor og du ønsker å skape et miljø, kan vi bistå på mange måter. Ta kontakt hvis dette høres spennende ut – vi ønsker at IF-klassen skal være aktiv på flere steder i Norge.

Da gjenstår det å ønske alle en fin høst og husk, ikke glem å titte innom båten noen ganger i løpet av vinteren.



Robert Bay, formann
Norsk IF-båtklubb

SM 2013 i Nynäshamn



Foto: Bertil Norberg

TISDAG 23 JULI

🌀 Vaknar i tenderbåten av att det skakar och ylar i riggen. Eftersom jag inte seglat på hela säsongen, känns det oro-väckande. H-båtarna, som ligger på fel sida, har problem att komma ut från bryggan i NSS hamn, och deras sista två seglingar ställs in.

Fram på dagen, när vi ska ut och känna lite på båten åtminstone en gång innan Tune-up, blåser det så att skummet ligger i strimmor på vattnet. Vi använder inte tävlingsseglen, utan en äldre uppsättning och den grön-vita spinnakern som vår rorsman hammarbyaren älskar, och mittgasten hatar. Kroppen minns ett blåsig Lidingö Runt

för många år sedan, då jag blev hängande som en apa i spinnakerbommen efter en gipp, och så när höll på att trycka bommen genom genuan innan jag lyckades grensla masten och rädda seglet till priset av ett intressant blåmärke. Hjärnan påminner om att det brukar gå bra när det blåser mycket, men kunde det inte blåsa bara lite mindre?

ONSDAG 24 JULI

Det blåser en ganska lätt vind, men den är i alla fall seglingsbar. Tune-up avlöper utan större incidenter för vår del, vilket definitivt inte är fallet varje gång. Det stora frågetecknet är om arrangörerna tänker fortsätta med att an-

vända den lilla aluminiumbåten som startfartyg även när det är skarpt läge. Med alla Expresser uppe i lovart, försvann den lilla baljan helt ur sikte, ungefär som när man släpper en fotboll i ett lag med sexåringar.

TORS DAG 25 JULI

Man ska akta sig för vad man önskar sig, för det kan slå in. Det blåser inte bara mindre än i går, utan i stort sett ingenting. Båtarna paddlas, vrickas, gungas och blir dragna längs med bryggan för att komma ut till startområdet. Fjärden krusas lätt, och först ser det ut att komma lite sjöbris men den dör ut, och vi får studera AP ett bra tag innan vi kommer igång med seglingarna. Starfartyget är nu en ny och fin Arcona 400, som mirakulöst nog klarade hela regattan utan skador, vad jag kunde se. Den måste ha haft en egen liten skyddsängel för att klara sig i de starter där det var lovartsfördel. Vi klarar den lätta vinden bra, trots att vi inte brukar ha tålamod nog att göra det, och leder efter första dagen. Om det beror på tilltagande mognad, är väl det en av få fördelar med att bli äldre... Ett trevligt inslag i arrangemanget, var att man fick matbiljetter till den pågående hamnfestivalen under tre dagar, och där kunde man också lyssna på artistuppträdanden. Sångstilen "Growl" var nog en ny bekantskap för många.

FREDAG 26 JULI

Om fjärden krusades lätt i går, ligger den nu blank som en diskbank hos en pedant. Vår vän AP hänger trött ett par timmar innan första start kommer igång. Vinden vrider efter dagens första race, och banan läggs om. Funktionärerna har det inte lätt, först blåser H-båtarna nästan bort, och nu är det lätt, lätt vind som också vrider. Eftersom vi startar efter Expresserna, får vi se många starter i varje race, då de nästan alltid återkallas. I det sista racet, får även IF:arna starta med svart flagga, vilket leder till att många blir diskade. Vi leder även efter dag två, och det börjar kännas nervöst. Musiken är av det mer traditionella

slaget idag, och många seglare samlas efter maten vid strandpromenaden med sina många pubar. Även den nybyggda "Norra havstrappan" där vi ligger med våra båtar, är välbesökt.

Om man inte kappseglar, har de senaste dygnet bjudit på fantastiskt väder med soliga dagar och ljumna kvällar utan besvärande vind. Som kappseglare, kan ju begreppet fint väder ofta betyda friskare vindar på bekostnad av lite mindre sol. Hur många gånger man än tittar i väderprognoserna, ser det tunt ut med vind inför morgondagen. Inte fint väder, alltså.

LÖRDAG 27 JULI

Nu känner vi igen oss! Det blanka vattnet, öarna med helt stilla träd och den rödvita vimpeln slokande som en smält polkagris. Men bortom Nättrarö lurar idag dimman som en konturlös drake. Den slingrar sig prövande fram runt öarna, lite tveksam att träda fram i hela sin storlek. Vinden kantrar, och banan måste läggas om. Första starten går iväg först vid 13-tiden, och just som Expresserna kommer bort till kryssmärkena, tycker dimdraken att tiden är mogen, ålar sig över Nättrarö och slukar både båtar och märken. Allt är vitt där borta, och seglingen annulleras. I den nya starten kommer vi iväg fint, och lyckas på sista länsen få nosen först i mål, vilket gör den sista seglingen betydelselös för vår del. Även starten i den sista seglingen återkallas, och den svarta flaggan åker upp igen, vilket inte är vanligt i IF-klassen. Den här gången blir dock ingen diskad, och när vi sent omsider kommer in till bryggan vid 17.30, är det med ett leende på läpparna trots den långa dagen. Det är verkligen grymt roligt att få vinna ett SM, och därigenom få segla Mästarnas Mästare!

Regattamiddagen och prisutdelningen blev lite rumphuggna av att hamna mitt i hamnfestivalen, men det är helt ok när man får ta det där härliga badet mitt i hamnen.

ANITA ROSBERG, SWE 3352
APELSINEN



Foto: Marek Janiec



Foto: Bertil Norberg



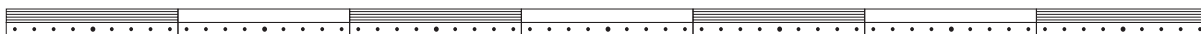
Foto: Marek Janiec



Foto: Marek Janiec



Foto: Bertil Norberg



DM for IF-Både

I STUBBEKØBING

Sejlere fra Svanemøllehavnen indtager 1., 3., og 4. plads til årets DM for IF-Både.

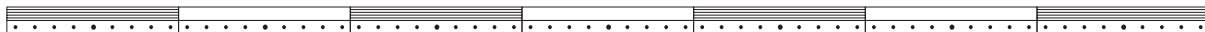
🚣 Danmarks mesterskaberne i IF-båd har de senere år været fordelt mellem de to mange-dobbelte danmarksmestre ADMIRALINDEN fra Rungsted og KOALA fra Hvidovre, men i år skulle det være anderledes. Sejl- og motorbådsklubben "Grønsund" og Bogø Sejlklub var værter for et fremragende DM-stævne i Stubbekøbing for både IF og L23 og i IF-klassen blev det en tæt afgørelse. Inden sidste-dagens sejlads var der 5 både, der reelt havde en chance for at tage titlen. I front lå SJÖKAN fra KAS i København og det holdt hele vejen til tops men ikke uden spænding. Kun eet point skilte 1. og 3. pladsen i slutstillingen. Sølvet gik til ADMIRALINDEN (KDY) og LOTUS IV (KAS) tog bronze.

På SJÖKAN var der stor glæde, da de havde frygtet en gentagelse af sidste års DM, hvor de også førte meget snævert inden sidste dags sejlads, men måtte tage til takke med en kedelig 4. plads. I øvrigt var det tydeligt at øvelse gør mester, for nummer 1, 3 og 4 ved årets DM sejler hver

onsdag kapsejladt mod hinanden i Svanemøllebugten i Øresund.

De fleste IF-både er nu omkring 40 år gamle og så rystende billige, at det må være noget af det billigste klassebåds-sejlads, der findes. For 30 – 50.000 kan man erhverve en fuldt ud konkurrencedygtig båd, der tilmed fint kan bruges til tur- og feriesejlads - hvis man ellers kan leve uden ståhøjde, bad og toilet. Måske kan den lave pris tiltrække et yngre segment af vordende kølbådssejlere. Det håber IF-klubben i Danmark ihvertfald. Når det gælder kapsejlads, er den en rendyrket klassebåd med strikse klasseregler, der sikrer meget ens både. Båden er stiv og sikker og sejles til kapsejlads altid med genua - som i øvrigt ligesom storsejlet skal være af dacron. Dyrere og mere eksotiske materialer tillades ikke. Der sejles med hængestropper, så selvom båden er langkølet, er det ganske sports-betonet sejlads.

Resultater og billeder fra DM kan findes på IF-klubbens hjemmeside: www.if-klubben.dk

**PRÆMIETAGERNE VED DM 2013:**

1. SJÖKAN, THORBJØRN JOEST ANDERSEN, MARTIN CLEEMAN RASMUSSEN, LARS STAMPE VILLADSEN
2. ADMIRALINDEN, PREBEN LERCHE, JOHN HEMMINGSEN, CLAUDS ALEXANDERSEN
3. LOTUS IV, JESPER SCHYTTTE RØHDE, JAKOB FREDSKILDE, KASPER GUBI PETERSEN



Thorbjørn, Martin og Lars.

DANSK MESTERSKAB 2014



Næste års danske mesterskab arrangeres af Sejlklubben Greve Strand. Stævnet foregår i dagene 2.-6. Juli med Mosede Havn som basishavn.

IF-BÅDE DER SKAL DELTAGE i stævnet kan ligge gratis fra søndag til søndag. Der er stævneåbning onsdag og sejles torsdag, fredag og lørdag med søndag som reservedag. Mosede ligger i Køge Bugt kun 3 timers frisk sejlads fra København eller Malmø.

Både eller besætninger fra vores nabolande er meget, meget velkomne. Der vil være mulighed for lånebåde til en norsk og en svensk og en tysk besætning.

Hvis du er interesseret i en lånebåd, så send en mail til bestyrelsen@if-klubben.dk.

SGS var også arrangør i 2010 og lavede et super arrangement. Gå ikke glip af Dansk Mesterskab 2014. Sæt kryds i kalenderen allerede nu.

IF-KLUBBEN I DANMARK INDKALDER TIL ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Generalforsamlingen foregår onsdag den 19. marts 2014 i Hvidovre Sejlklub Suset's lokaler på Hvidovre Havn, Hvidovre Strandvej 31, 2650 Hvidovre. Der er fælles spisning fra 18-19. IF-klubben betaler dagens ret, som vil være mørbradgrøde. Klokkeren 19 er der generalforsamling med dagsorden ifølge vedtægterne. Fra ca. klokken 20:30, vil

der være foredrag, overraskelser og almindeligt hyggeligt samvær. Eventuelle forslag offentliggøres via hjemmesiden ligesom tilmelding til spisning vil foregå via hjemmesiden. Dagsorden ifølge vedtægterne udsendes medio januar sammen med kontingentopkrævningen. Vi ses.

BESTYRELSEN

Helt konge i Kongens!

For den som har sans for historiske tradisjoner, er H. M. Kongens serieeilaser utvilsomt et av sesongens høydepunkter. Denne tradisjonsrike regattaen er ifølge KNS' hundreårsjubileumsbok blitt arrangert helt siden 1919. Den gang var det Kong Haakon VII som tok initiativet til arrangementet av disse tre dagers eftermiddagsseilaser, som i nevnte bok blir omtalt som «sesongens mest charmerende og egenartede regatta». Kronprins Olav hadde da nettopp fått sin første 22 kvm seilbåt, og regattaen var i første rekke myntet på denne klassen.



🌀 Opp gjennom årene har naturlig nok de deltagende klassene skiftet noe, og siden 1982 har IF-klassen vært med, noe vi bør ta som en anerkjennelse av vår klasse ettersom det kun er inviterte klasser som får delta i denne regattaen. Seilasene blir personlig ledet av Kongen selv, som regattasjef ombord i startbåten «Stjernen», Kongens egen motorbåt. Nevnes bør det også at han med seg i regattakomiteen har med seg vår mest meritterte IF-seiler gjennom tidene, Kristian Hansen, nå 92 år gammel!

Så til selve seilingen. Med lensestart i laber bris den første dagen var det mange som var forsiktige i starten. Med vinden bakfra blir det jo håpløst å forsøke å bremse opp i startfasen, og det gjør at mange blir ekstra forsiktige da. Vi valgte å være dristige i starten, og var først over startlinjen, tett fulgt av NOR 128 med Robert Bay og Kristen Thorp. Nå gjaldt det bare å holde unna som best man kunne, og det klarte vi da også helt ned til lensemerket der vi runder

først, fortsatt tett fulgt av NOR 128. Hva nå, skal vi følge vår nærmeste konkurrent, eller skal vi seile vårt eget løp? Vi velger det siste, og fortsetter å stå på når NOR 128 slår seg vekk fra oss. Når våre veier igjen møtes, viser det seg at det var en riktig beslutning. Vi er godt foran, og med de øvrige konkurrentene ytterligere langt bak oss var det bare for oss å kontrollere resten av kryssen inn til mål. Godt inspirert av denne 1. plassen var forhåpningene store neste dag, men akk, vi kom dårlig i gang, og med lens og slør på den første leggen så vi ikke store muligheter for avansement. Når vi begynner å nærme oss merket, starter imidlertid ting å skje. I den lette vinden har feltet samlet seg, og ved rundingsmerket er det kaos med en salig blanding av Knarrer, IF-er og Sniper i en eneste stor mølje.

VIND FRA BUNDEFJORDEN

Samtidig ser vi at det er i ferd med å bygge seg opp vind som kommer fra Bundefjorden, så vi velger å seile i en stor sløyfe utenom kaoset ved merket, og fortsetter så et stykke videre inn i Bundefjorden. Dermed er vi blant de som først får dette draget, og fra å være blant de siste, har vi plutselig seilt oss opp til en 3. plass, noe som holder seg inn til mål. Vår nærmeste konkurrenter fra dagen før, Robert og Kristen i NOR 128, vinner suverent. Resepten for siste dag var dermed klinkende klar: med en 1. og 3. plass var vi bare helt nødt til å slå NOR 128 som på sin side nå stod bokført med en 1. og en 2. plass. Fordi man benytter seg av bonuspoengsystemet, var vi dertil nødt til å klare minst 2. plass dersom NOR 128 skulle komme på plassen rett bak oss. Listen var dermed lagt høyt, så her fikk det bære eller briste. Vi er igjen

dristige i starten, vi har jo forøvrig heller ikke noe valg, og kommer godt i gang.

Dessverre for oss har NOR 128 kommet minst like godt i gang, og ved utgangen av sundet mellom Lindøya og Nakholmen har NOR 128 for samme halser som oss klart å etablere seg et par båtlengder til lo, men heldigvis ikke forenom, oss. Med resten av feltet allerede godt bak oss skjønner vi at dette kommer til å bli en thriller oss imellom til den første av oss er i mål. Vi velger å falle ørlite av for å få litt ekstra fart, og sakte men sikkert klarer vi fra leposisjon å komme forenom i le for NOR 128. Når konkurrenten slår over, følger vi etter. Nå er det vi som ligger til lo, men med NOR 128 et hestehode forenom. Igjen skyter vi litt ekstra fart ved å styre litt lavere, dog ikke så lavt at vi risikerer å bli genert av konkurrenten. I tillegg henger vi ut det vi makter for å unngå krenkning, og med den lille ekstra farten klarer vi gradvis å komme forenom til lo for NOR 128, og vi føler at vi for øyeblikket har situasjonen under kontroll. Når NOR 128 slår for å komme seg vekk fra oss, velger vi å følge etter. Slik går det slag i slag oppover mot kryssmerket; hver gang Robert og Kristen prøver å komme seg fri ved å slå, og det gjorde de stadig vekk, gjør vi det samme for å dekke dem. Kanskje litt defensivt tenkt, men vi sier til oss selv at dette er en del av gamet. De øvrige konkurrentene i klassen er så langt bak at det er som om andre båter ikke eksisterer, det er kun oss to det handler om. Vi holder ledelsen til kryssmerket, og herfra og inn blir det mer spennende enn en Hitchcock-film.

MOT MÅL

Lenseleggen virker så uendelig lang, og NOR 128 ligger bare ca. 70-80 meter bak oss, heldigvis for oss akkurat nok til at det ikke virker som den generer oss, men likevel ikke mer enn at den fort kan spise opp den lille marginen vi har. Vi følger mer med bakover på konkurrenten enn vi ser fremover mot mål, og hver gang vi merker at NOR 128 skjærer litt opp til lo, gjør vi det samme. Taktikken ser ut til å lykkes, og innover mot mål holder vi avstanden, men så var det dette sundet mellom Lindøya og Nakholmen det siste stykket inn til mål. Her har det mang en gang skjedd at den siste er blitt den første, men denne dagen er vinden heldigvis sterk og stabil nok til at vi klarer å holde jevn fart gjennom sundet og inn til mål. Helt trygge føler vi oss dog ikke før vi hører målskuddet idet vi passerer mållinjen. Da kan vi etter en utrolig nervepåkjenning slippe jubelen løs over for første gang å ha vunnet H. M. Kongens serieselaser!

At vi vant med den knappest mulige margin på 0,3 poeng, legger på ingen som helst måte noen demper på seiersgleden, kanskje snarere tvertimot. På Dronningen blir vi bejublet og gratulert av våre konkurrenter, og prikken over i'en blir når vi får overlevert den flotte seierspokalen i sølv av Kongen selv. For oss ble dette definitivt sesongens høydepunkt, og vi stiller garantert til start igjen neste sommer!

BJØRN RUD, JENS ANDERSEN, CARL NORDÉN,
NOR 39 NEW DEAL

FÖRSLAG TILL KLASSREGELÄNDRING

Inför Svenska IF-båtförbundets årsmöte, som infaller i början av år 2014, kommer styrelsen att föreslå en ändring av IFRA:s och Svenska IF-båtförbundets klassregler. Ändringen handlar om materialet för skotbalken, vilket föreslås bli fritt.

Den nuvarande formuleringen är:

(a) Skotbalken ska vara av homogent eller limmat trä

Den föreslagna formuleringen är:

(a) Skotbalken får vara av valfritt material

Förslaget överenskomms med våra nordiska grannar redan på det Nordiska IFRA-mötet 2012, men styrelsen missade att lägga fram förslaget till förra årsmötet.

Ändringen innebär inga konsekvenser för befintliga båtar, utan är avsedd att förenkla det framtida underhållet av båten. Visserligen håller en korrekt underhållen skotbalk av trä "i hundra år", men på många balkar har underhållet blivit eftersatt och skotbalkarna har blivit skadade.

Enligt förbundets stadgar kräver en klassregeländring godkännande av två på varandra följande medlemmöten för att träda ikraft. Så om så sker och inga extra möten inkallas, träder denna ändring ikraft inför säsongen 2015. Båtar som redan har bytt ut skotbalken till en i t.ex. aluminium kan få ett tillfälligt tillstånd inskrivet i sitt mätbrev.

TEKNISKA KOMMITTÉN OCH STYRELSEN

ÅRETS HÖJDPUNKT 2014

SM FÖR IF-BÅT 2014 GÅR på västkusten. 4-7 juli seglar vi i Ljungskile som ligger mellan Stenungsund och Uddevalla innanför Sveriges tredje största ö, Orust. Centralt beläget för oss västkustbor och blott dryga 40 mil landvägen från Stockholm och Uppsala. Geografin kommer att erbjuda platt vatten och segling av insjökaraktär trots att vattnet är salt. Vi vågar utlova ett fint arrangemang i Ljungskile. Alla förutsättningar finns för fina seglingar, bra mat och trevlig stämning.

VIF kommer under vintern/våren att ordna träffar för att du som inte varit med tidigare skall få lära dig vad du behöver för att kunna vara med på de trevliga, spännande och lärrika dagarna som ett SM erbjuder. Mer information kommer, men intresserade är välkomna att redan nu kontakta någon av oss i VIF's styrelse.

STYRELSEN I VIF

Sejlads til DM

– PÅ HJUL!



AV BO GARNY, RORSMAND PÅ DEN 68. FOTO: BJARNE HANSEN (IF-SEJLER)

På DEN 68, Mutt Putt af Hvidovre, var der travlhed fra om formiddagen den mandag i midten af august, hvor det gode skib skulle sejles til Stubbekøbing på nordsiden af Falster. Det gjaldt deltagelsen i DM. For at stævnet skulle have DM-status, skulle vi være mindst 15 både. Med et stort arbejde fra Arvid, IF-klubbens webmaster, var det lykkedes at samle de sidste både, hvoraf to kom fra Sverige.

☘ Forude ventede der skipper Carsten og undertegnede en bidevindsejlads til Stevns og kryds til Bøgestrømstønden. Vi havde sat to dage af til hele turen, og tanken var at gå ind i Kalvehave og puste ud og så videre næste dag. Der var meldt frisk – stedvis hård vind fra SV. Mon ikke vi kunne være i Bøgestrømmen på 7- 8 timer. Vi satte reb i storsejlet og krydsfokken på, for termokanden og kaffekopperne skulle jo nødtigt vælte, og vi så frem til en rask sejlads.

Og sådan tegnede det også, indtil vi kom lidt ud i Køge Bugt. Her blev vi mødt af en rigtig grov sø, der havde rejst sig om natten. Der blev banket pæle og samtidig voksede en gevaldig og kedelig mørk byge frem nede fra Køge. Den bredte sig over det meste af bugten, og der var helt sikkert vind i den. Det blev hurtigt klart for os, at dem ville vi møde nogle stykker af, og det ville gøre turen ret så strabadserende. Carsten var i tvivl, om han kunne holde til det i så mange timer, og jeg selv havde det på samme måde.

Vi er jo ikke 60 år mere, som jeg sagde til Carsten. Men hvad Fanden skulle vi gøre? Vejret i morgen tegnede ikke bedre. Ved ikke at nå frem kunne vi ende med at være den båd, der var skyld i, at IF-klassen mistede sin DM-status. Humøret ombord var lavt, termokanden kom ikke frem, og snart ville byen være over os.

KLAR TIL TRANSPORT

Så kom jeg med det forslag at få fat i sejlklubbens vognmand, Kenneth, og så deles om udgiften. Jeg kunne ikke se Carstens ansigtsudtryk under hættten, men hans krops-

holdning var som Joakim von And's, når han bliver bedt om penge. Hurtigt blev vi dog enige om at forsøge den løsning, og da bygen kom med sine 14-16 m/sek. (målt ved Drogden), var vi begge glade for, at vi var vendt om. ”I skal være klar kl. 10.30 i morgen!” lød det friskt fra vognmand Kenneth, da vi fangede ham over telefonen. Og det passede os perfekt. Så var det af med masten og med stor hjælp fra artiklens fotograf, som vi havde hidkaldt, blev båd og mast gjort så solidt klar til transport, at det hele kunne have klarret en tur jorden rundt Næste formiddag holdt Kenneth ved slæbestedet og med sin professionalisme og sit gode humør gik det tjep, og to timer efter svingede han kranarmen ud over molekanten i Stubbekøbing, og båden var, hvor den skulle være. Af dette har Carsten og jeg lært, at under visse vejrforhold er sejlads på hjul en stor behagelighed – men ikke billig!

Og hvordan gik det så. Jo, alle både nåede frem – også de to svenske og det i et ”fruktansvært väder”. Mutt Putt blev nummer otte (plads til forbedring!). De fem første IF'ere var i en klasse for sig, og de kunne i sidste sejlads alle være blevet danmarksmestre. Det var et forrygende flot arrangeret stævne, som blev afholdt sammen med L 23'erne. Grønsund Sejlklub og Bogø Sejlklub stod som værter. Vejret var med os, banerne perfekte med masser af vindspring og stemningen på land var som på en Tønder-festival. Glade værtsfolk og glade sejlere, der for en lille uges tid nød at dyrke kapsejls og at være sammen til langt ind i den lune sommernat. Der er nu noget særligt over stævner i provinsen.

SEJLERGLÆDE

Næste år er det i Mosedede, det foregår, og de kan også det der med det sportslige og det sociale, som vi i IF-klubben sætter stor pris på, og som gør, at vi vender tilbage år efter år. Til jer, der har leget med tanken om at deltage, vil jeg blot sige: Gør alvor af det. I vil ikke fortryde det. Og selv om det skulle vise sig, at I er nybegyndere ved stævnet, står folk parate med tips og erfaringer om båd og sejlads, som helt sikkert fremover vil øge jeres sejlerglæde med IF'eren.

Færden 2013

Færderseilasen 2013 bød på fine og varierte forhold. Stille ved start og en liten stund om natten, frisk bris og mye jobbing ved Håøya, og det meste mellom.



NICHOLAS KLEM, THOMAS DREVN og undertegnede i N-165 DAS BOOT hadde en grei start og holdt visuell kontakt med teten til det begynte blåse opp, da vi stadig tapte. Etter en stund forstod vi at riggen var både skjev og uhyre slakk. Så vi tok etter hvert inn 5 tørner på ene strekkfisken og 10 på den andre. Den ble stram nok, riggen, og skjev til andre sida.

Ved Håøya hadde vi mistet visuell kontakt med teten. Frisk bris mot og motstrøm, mye jobb for mannskapet. Ved Filtvet rundet vi den drivende bøya først, og deretter fyret, og ante ikke hvordan vi lå an. Både Nicholas og jeg var ved dårlig mot og svartmalte stadig situasjonen med utsagn som «nå ligger vi sikkert tredje sist». Thomas balanserte oss til den positive siden, og sammen med vår utrolig gode selvlagde mat kom vi oss gjennom svartsinnet.

Vi nærmet oss Bastøy og natten, og resonnererte at vindstille er det best å møte med åpent sinn og flere valgmuligheter. Derfor siktet vi rett på Bastøy i stedet for å gå høyt og bli låst til innsiden. I stilla, et lite stykke øst for Bastøy gikk jeg av vakt og inn i meditasjon. Da jeg kom opp igjen hadde Nicholas og Thomas latt vinden ta oss et stykke øst for Bastøy, og hadde vunnet godt på det både overfor de på innsiden, og de lenger inn på samme side. Med håpet på topp nærmet vi oss Mefjord. Det var ikke en IF å se. Kunne vi være i tet?

Nei. Det kom en inn fra vest det var 128, og 7 minutter etter rundet 160. Enda 5 minutter senere kom 153 seg rundt, og 30 rundet ca. 3 minutter og noen hundre meter foran oss. Vi var rundt 19 minutter bak lederen på femteplass. Vi regnet det for umulig å ta igjen 30 om børen var jevn innover. Det var natt, og vakkert. Distansen til 30 minnet. Det var intenst. Jeg kjente meg rolig, opplagt og konsentrert. Thomas og jeg seilte hviskende. Det var tydelige skiller

i vannet som viste hvor vinden sto og hvor det var stille. Vi gikk hele tiden så vidt inn i det stille for å få litt høyde på Terje og Per i 30, som så pinte litt. Vi tok innpå, særlig på styrbord halser. Begge tok innpå 153, som lå foran 30.

VINN ELLER FORSVINN

160, båten på andre plass, valgte å gamble på rett fram inn i stilla. Vinn eller forsvinn, kan jeg tenke meg Jørgensens resonnererte. Manøveren dro med seg Robert som dekket. Dette åpnet døra på gløtt for oss som kom etterpå. 153, 30 og vi fulgte hele tiden kanten av vinden og slo oss i sikk-sakk med vinden opp mot Bastøy og mot Åsgårdstrand. På siste legget retning Bastøy visste vi at 128 og 160 lå veldig stille lenger syd. Hver og en båt gjorde sine vurderinger for når det skulle slås mot bøya. 153 omtrent på layline. 30 oversto en del, og vi oversto ganske mye mer, si 200 meter. Jeg regner med at alle båtene vurderte å gå mye høyere for å få glede av vinden litt til, og hjelp av strømmen på vei mot bøya. I stedet gikk vi for det vi trodde ville være god nok høyde til å passere 30 i lo om muligheten skulle by seg. Det viste seg at 107, som lå langt bak oss, var første båt som gikk langt nord.

På vei mot bøya ble det klart at 128 og 160 satt fast. Vi passerte dem kun noen båtlengder i lo, men på motsatt halser. Senere passerte vi 153 kun noen meter på oversiden, da hadde de ligget en stund i motstrømmen med null fart over land. Vi seilte forholdsvis fort og lavt, mens 30 foran oss seilte høyt og langsomt. Vi kom nærmere og nærmere, men mistet stadig høyde på dem. Det var så lite vind å oppdrive at jeg nektet å oppgi fart for høyde selv om det betydde at vi falt ned på 30. Da vi kom bort mot merket hadde vi begge understått pga. motstrømmen. 30 var bare en båtlengde foran oss, samme høyde. Det

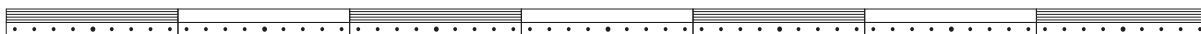
var vindstille og motstrøm. Farten var langsom forover mot land, med avdrift sørover og vekk fra bøya ved moloen i Åsgårdstrand, det siste rundingspunktet. Det var stille om bord. Vi ventet på et tegn. «Nå skjer det nå skjer det nå skjer det» hvisket jeg lydløst til Thomas i det vi fikk et lite drag. Vi kjente det ett sekund eller to før 30, og plutselig hadde vi taket på dem og det var vi som var forbi.

UHYRE TETT SEILING

Jeg hadde ikke tenkt så nøye på 107 på en stund, men idet vi kom opp mot bøya inne ved land, kom 107 i en makeløs fart nordfra og slo rundt. Akkurat da ledet de Færderseilasen. Men farten de mistet ved rundingen gjorde at vi seg forbi. Kunne de stått på styrbord og krysset foran? Kanskje. Det ville neppe gjort noen forskjell, for de ville tapt båtlengdene på slaget uansett. Det er en herlig følelse å være innhentende båt, å ha bestemtheten, roen og konsentrasjonen, og passere båten foran. Det er ganske annerledes å være jaget vilt i forsvarsposisjon. Da det ble slør tok 107 og 30 mye innpå oss, og de la seg på hver side, 107 tett ved land og 30 nede i le. Vinden var ganske variabel. Det var ulidelig spennende. Jeg passet på å holde 107 ved land, 30 prøvde å gå langt ned, lure oss inn i et vindhull, og vi bet litt på men hentet oss just inn, det var bare en meter eller to om å gjøre. Slik gikk det i en halvtime med uhyre tett seiling, angrep på angrep.

Da vi endelig gikk i mål, var vi 2-3 båtlengder foran 30, Terje og Per. 23 sekunder på nr 2 og 37 sekunder på nr 3 etter 16 timers seilas! Vi vant IF-lassen i seilasens siste slag, og vi vant også Line Honours fra Horten Kommune, som første båt i mål blant alle klasser som rundet Mefjord.

BJØRNAR B. LARSEN, NOR165 DAS BOOT



ARVID ANDERSEN INTERVIEWER
BRIAN JENSEN.

EN IF-BÅD FOR en flad dansk krone

Brian har lige fortøjet sin Dory-jolle på en plads mellem fiskerjollerne i Skælskør havn. Han kommer imod mig med et drenget grin på fjæset og med to små lyshårede piger, der ligner hinanden som to dråber vand, løbende pjatende efter sig.

☘ Jeg har aftalt med Brian at han skal fortælle mig historien, om hvordan han - for en krone - blev ejer af en IF-båd. Jeg kan se at Brian er en veltrimmet solbrændt mand, og det undrer mig ikke, for han har fortalt mig, at han er 41 år og har dyrket sport - og gerne ekstremsport - på højt plan i mange år. Brian fortæller mig, at han er far til de to tvillingepiger på 7 år, som har arvet hans eventyrlyst og higen efter det lidt ekstreme. Vi sætter os på en bænk med udsigt over Skælskør Fjord, og Brian peger ud på fjorden, hvor en IF-båd med navnet Guschee ligger for svaj.

Se, der ligger den min dejlige IF-båd, som jeg fik for en krone, siger Brian og fortsætter så med at fortælle - Jeg har været draget mod vandet helt siden, jeg var ganske lille. Da jeg var 6 år gammel startede min karriere som opdagelsesrejsende.

Mine forældre havde sommerhus på Omø. En dag fandt jeg en gammel fryser, som var smidt ud, og hvor kompres-

soren var pillet ud. Det lykkedes mig at slæbe den ned til vandet og få den søsat. Jeg brugte låget som en slags sejl og styrede med et bræt, og så drev den stolte sejler ellers ud mod Storebælt. Det endte lykkeligt, da mine forældre råbte, at jeg skulle springe i og svømme i land. Ja, det er godt at lære sine børn at svømme så tidligt som muligt! Senere samme dag fik jeg min første båd, en gummibåd købt i Korsør. Jeg har haft flere både siden også sejljoller, og i dag har jeg ud over IF'eren en 17 fods Dory med en 45 hk motor.

Nå, men det var jo egentlig den historie med hvordan jeg fik en IF'er for en krone, jeg skulle fortælle. Det var lørdag den 13. juli 2013 omkring klokken 16. Peter, en af mine mange sejlervenner ringede mig op. Han havde været ude og sejle med sin kone og ville anker op og nyde det stille vejr. Men inden han fik smidt ankeret i vandet var han drevet ind på en sandrevle. Han var gået på grund ud for Kobæk strand tæt på Espe Gods. Han havde selv forsøgt at komme fri, men hans anker, som var et paraplyanker, kunne ikke få fat i sandbunden og båden var drevet længere og længere ind mod land. Jeg kørte ned til havnen og forsøgte at finde nogen med en stor motorbåd, der kunne trække Peter fri. Jeg gik hele havnen igennem, men der var ingen hjælp at hente. Jeg opgav jeg at finde en båd, der kunne trække ham fri. Så kørte vi selv derud, pigerne og

jeg. Jeg tog et godt lille anker og lidt andet udstyr med. Jeg så at Peters båd lå et godt stykke ude mellem 2 og 3 sandrevle. Desværre var vandstanden faldende og pålandsvinden tiltagende.

Peter og konen havde på det tidspunkt siddet fast i 5 timer. Jeg hoppede i min korte våddragt og redningsvest, og med anker og reb svømmede jeg ud til ham. Det første, jeg gjorde, var at svømme længere ud med mit eget anker for at skaffe et fast holdepunkt og forsøge at hindre at båden drev endnu længere ind mod land. Vi kæmpede længe og forsøgte på forskellige måder at trække den fri. Men den stod på kun 80 cm vand og vinden var taget til, og var ret frisk.

Vi prøvede alle tricks og med det lange reb stod jeg ude til søs og hev masten ned i ryk i takt med hver bølge og forsøgte at vugge den, mens Peter hev i mit anker, der havde godt fat i sandbunden. Vi forsøgte også med pres på sejlet og motor. Vi kunne godt flytte båden ganske lidt udad i små ryk. Men hårdt var det! Peter havde kæmpet i 6 timer for at komme fri nu. Han ville stoppe. Men jeg ville blive ved, for jeg vidste at vandstanden var faldende og at vinden på vej til at tage til. Peter sagde: ”Du er ret sikker på vi får den fri”? Jeg svarede: ”Ja, jeg har før hevet både fri, der sad langt mere fast end din”. Han besluttede alligevel at stoppe. De to ankre blev kastet ud. Paraplyankeret der slet ikke duede på sandbunden og så mit anker. Så hoppede Peter og konen i vandet og vadede i land. Jeg kørte dem til Skælskør Havn. Klokken var blevet 22 lørdag aften. Båden havde siddet fast i hen ved 8 timer nu. I det samme kom en gammel trawler kutter ind i havnen, og vi overtalte ham til at forsøge at hjælpe. Peter og 2 mand på kutteren sejlede ud til IF-eren igen og forsøgte at trække den fri. Hen af midnat opgav de efter at have knækket den trosse, de brugte. De aftalte at forsøge igen søndag morgen kl. 10. Peter ringede og spurgte, om jeg ville hjælpe, og jeg sagde naturligvis ja til at stille op igen. Peter var yderst glad for min ihærdige hjælp, for han vidste jo,

at jeg også havde mine piger, som jeg skulle passe på.

SØNDAG MORGEN

Kl. 5.30 søndag morgen ringede Peter til mig. Han havde slet ikke kunnet sove hele natten, og nu var han i Skælskør. Han havde tænkt uafbrudt på sin strandede båd. Han kom forbi med morgenbrød og lige så snart jeg havde serveret den første kop kaffe, sagde han, at han havde tænkt meget på sin grundstødning, og hvad han skulle gøre med båden, for den kunne sikkert ikke bjærges. Så han havde besluttet, at jeg kunne købe båden for 1 kr, hvis jeg ellers ville have den og troede på, at jeg kunne redde den. For som han sagde, at sådan en yderst hjælpsom ven skal man lede længe efter. En der bare smider alt, hvad han har i hænderne, og træder hjælpsomt til, uanset hvornår man beder om det, og hvad det koster af strabadser. Du skal have båden for en krone. Jeg sælger den simpelthen til dig. Og så slog jeg til.

Vi kørte ud til båden søndag morgen kl. ca. 6.30. Jeg, mine piger og Peter. Der stod desværre en ubehagelig pålandsvind på 8 m/s og bølger lige ind mod stranden. Og dér næsten i vandkanten lå båden. Natten før havde Peter taget mit anker op og brugt ankerlinen som træktrøse for trawleren. Men linen var knækket og oven i købet var mit anker samtidig gået tabt. Hans eget gamle anker havde ikke kunnet holde båden, og den var i nattens løb blevet presset ind mod land med et lille hop på hver bølge. Nu lå den på siden kun få meter fra vandkanten.

Jeg gik ud på båden. Den lå helt omme på fribordet. Bølgerne slog ind over den, og den vuggede i dønning-

erne og skrabede mod stenene. Peter ville kun have en badestige og sine hynder. Jeg fandt det frem til ham og sluttede af med at bjærge sejlklubbens stander. Jeg foldede standeren sammen, som var det en begravelse på en amerikansk film. Peter sad i græsset på stranden. Jeg overbragte ham bedrøvet og med sænket blik standeren. Han var rørt over min respekt for ham og hans båd og standeren, men han kunne alligevel ikke lade være med at smile af min måde at være på denne morgen. Jeg gav ham enkronen, og nu var båden så min og mit ansvar. Jeg kontaktede skipper på kutteren og udsatte redningsforsøget til mandag morgen. Til den tid ville vandstanden toppe.

Efter at jeg havde købt båden var den jo blevet mit ansvar, så jeg ringede straks til politiet og orienterede dem om, at jeg havde købt en sejlbåd, der lå på Kobæk Strand. Jeg fortalte dem, at alle der havde været om bord var kommet i land i god behold. Betjenten var utroligt glad for, at jeg havde ringet, for der var allerede kommet flere anmeldelser ind, og politiet var faktisk der ude med en patrulje. Vi aftalte at mødes ved båden. Jeg forkla-

Det var et sørgeligt syn, at se sådan en fin båd ligge, som en strandet hval næsten helt oppe på den væmmelige stenstrand.



rede betjentene, at når det blev højvande sidst på formiddagen mandag ville der komme en bugserbåd og jeg i øvrigt nok skulle rydde op på stranden efter mig. De havde lidt svært ved at tro at jeg havde købt båden for en krone. Den ene betjent var selv ret vild med båden og tilbød 2 kr.

I løbet af søndagen gennemgik jeg hele båden for skader, og konstaterede at den lå og skurede op af et par store kampesten hver gang den blev løftet op og ned af bølgerne. Den havde gravet kølen dybt ned mellem nogle sten og lå nu så fast, at jeg vurderede, det ville være bedre at lade den ligge og få skader ét sted, end at risikere at den fortsatte sin tur længere ned af kysten, hvis jeg ændrede på noget.

MANDAG MORGEN

Mandag klokken 7.00 startede forberedelserne til forsøget på at trække båden fri. Jeg havde valgt at tage min ene storbror med. Han er rolig og den rette mand at have ved sin side i sådan en situation. Jeg havde udtænkt en færdig plan for, hvordan jeg ville trække den væk. Så jeg var ikke interesseret i at være omgivet af personer, der ville komme med 1000 alternative ideer. Min storbror tog sin søn med og tilsammen var vi et godt

team. Jeg havde gennemtænk mulighederne og regnet ud, hvor trækket skulle ligge og i hvilken vinkel. Båden skulle hives på skrå op over en masse sten og samtidig skulle den styres fri af et par kæmpe store sten, der lå ude i vandet. Og så var der lige 3 sandrevler, hvor dybden kun var 70 cm, som den til sidst skulle trækkes over.

Jeg trak en strop mellem ror og hæk og rundt om hækken så langt nede, at båden nærmest ville blive løftet op af vandet. Så lagde jeg et reb om stævnen og et om masten. Trækket fra kutteren skulle være skråt mod styrbord og blive fordelt over hele hækken og samtidig give et begrænset træk i masten for at få båden til at blive krænget ned af trækket. Ideen var at ved at trække sidelæns styrbord frem, ville båden ikke bordfylde men skøjte sidelæns gennem vandet, nærmest som hvis den smed til i en let kuling. For at båden ikke skulle rejse sig op, havde jeg sagt til styrmanden på kutteren, at når det først gik løs, så skulle han give den fuld skrue og ikke slække på trækket igen, før båden var på dybt nok vand til at kunne flyde frit. Jeg vidste at sådan en gammel trawler kutter er super til formålet, for den kan trække med 1 tons på skruen. Min IF-båd ville selv styre skråt ud mod det dybe vand, for jeg havde bundet roret fast, så det blev trækket fra kutteren, der bestemte retningen.

Mandag omkring klokken 11 kom kutteren. Vi havde forberedt alt. Kutteren havde en lang trosse på 300 meter med. Men desværre tvang revlerne og den ringe dybde dem til at ligge langt fra land. Så var der ikke anden mulighed end at jeg måtte svømme de 300 meter ud til dem.

På med våddragt, redningsvest, svømmefodder. Så hentede jeg trossen 300 meter ude og bugserede den tilbage igen på en badering.

Trossen var mega-tung! Vi fik fastgjort det hele og tjekket alt op. Så gav jeg besked, om at han skulle trække. De

første par minutter skete der ikke det mindste. Så gav jeg besked til at han skulle trække det maksimale. Nu trak han så kraftigt at den tykke 300 meter lange trosse løftede sig 40 cm op over vandet næsten hele vejen ud til kutteren. Og så kom endelig fjedereffekten i rebet, og IF'eren nærmest fløj op af det hul kølen havde gravet, og var et øjeblik efter oppe over de store sten den lå på. Så vendte båden rundt med stævnen styrbord ud mod havet. Den hoppede 3 lange smut og så skøjtede den, som jeg havde håbet på, sidelæns med stævnen forrest. Den hoppede et par gange, da den ramte revlerne. Kutteren tog gassen af, men jeg gav besked om fuld skrue så vi kunne bevare vandtrykket på kølen. Jeg kender stranden og viste, at der kun var sandbund længere ude, så jeg var ikke bange for skader.

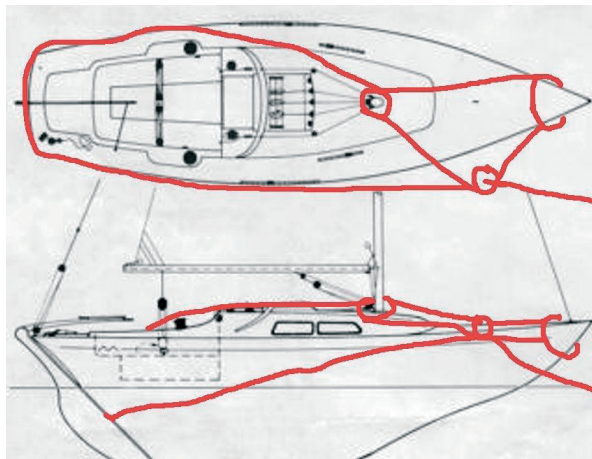
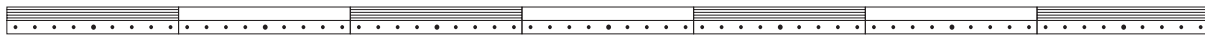
Jeg svømmede efter båden og selv om jeg havde dykkerfodder på, må jeg da sige, at det blev til en temmelig lang svømmetur for mig den dag. Endelig nåede båden 4-6 meter vand, og de slap gassen og den rejste sig fint op - langt, langt, ude. Jeg nåede langt om længe hen til båden og kravlede op i den spændt på at se, om alt var gået godt. Jeg tjekkede båden for utætheder alle steder. Der var kun et par spandfulde vand i bunden og lidt vand i kistebænkene. Så flyttede jeg trossen over på klampen i stævnen og og løsnede roret, så vi kunne starte turen mod Skælskør havn. Jeg slog et par slag med roret for at tjekke om det havde taget skade og kunne bagefter slappe af og nyde turen ind gennem Skælskør Fjord.

SKADER PÅ BÅDEN

Båden ligger for svaj nu udenfor Skælskør havn. Der kommer 1-2 liter vand ind i døgnnet. Jeg har konstateret at utætheden er ved det midterste rorbeslag. Jeg må tømme den for en lille spand vand en eller to gange om ugen. Jeg har dykket ned og tjekket skroget. Der er blevet raspet godt i glasfiberen på styrbord side i det døgn den lå på stenstranden. Der er skader 30-40 cm oppe på langs af hele



Den ene betjent var selv ret vild med båden og tilbød 2 kr.



Jeg trak en strop mellem ror og hæk og rundt om hækken så langt nede, at båden nærmest ville blive løftet op af vandet.



På med våddragt, redningsvest, svømmefødder. Så hentede jeg trossen 300 meter ude og bugserede den tilbage igen på en badering.

kølen og desuden på hele styrbords side mellem vandlinjen og kølen. Tre steder har skroget et par meget dybe skrabemærker og glasfiberen er meget tynd. Men der er ingen huller eller revner nogen steder. Jeg tror faktisk, at man roligt kunne sejle i den som den er. Men jeg venter til den er blevet repareret. Hverken mast eller andet har taget skade af trækket. Der er ikke en eneste revne i glasfiberen. Heller ikke omkring røstjernene. Så det var da et perfekt træk, jeg fik lavet, når nu det hele holdt selv om kutteren måtte trække så hårdt.

Der er blevet talt en del om min båd. Både om den kunne reddes, da den lå der på stranden og alle dømte den til ophugning og ingen mente at jeg ville kunne få den fri. Bagefter har mange været forbi båden her i havnen for at se, om den virkelig flyder og er intakt. Det er lidt sjovt, og jeg siger til de nysgerrige, at kun en gammel solid IF-båd fremstillet med ordentligt glasfiberarbejde kan klare sådan en tur. Nye både, har jeg set, splintrer selv ved et lille slag. De tåler intet!

FREMTIDSPLANER

Jeg havde jo ikke lige planlagt at skulle have sejlbad nu. Jeg har meget andet

at bruge mine penge på end at holde båd. Så jeg vil prøve at skaffe, hvad der skal til ved at hjælpe andre og arbejde mig ud af det. Man kan bytte sig til meget. For få dage siden mødte jeg f.eks. en frisk ældre mand, der selv har ejet en træ-folkebåd gennem 10 år. Han vil gerne hjælpe med alt. Få båden på land, rigge af, renovere den, rigge til igen og lære mig at sejle den. Som tak kan han låne båden, lige så tit han vil. En anden har foræret mig et motorbeslag, som han havde liggende fra sin gamle IF'er.

Til oktober tager jeg båden på land og skiller den totalt ad. Sliber skroget udvendig og reparerer alle skaderne. Så bliver den malet i nye farver. Jeg har et billede inde i hovedet af en båd i rød, hvid og sort. Jeg tager også hele apteringen ud, maler indvendig og laver ny indretning. Men ellers er det er min tanke, at båden skal være en brugsbåd og skal stå meget originalt. Jeg ønsker at bevare det nostalgiske og lidt primitive. Jeg synes, der er en særlig glæde ved at klare sig med det basalt nødvendige og ikke mere. Man styrer med en rorpind, ikke med et rat. Man skal bjærge og sætte sine sejl på gammeldags maner, og man skal kravle ud på fordækket og hægte

forsejlet på. Nul rullesejl på min båd! Man skal lave mad på en primus og bruge en spand som lokum. Man skal bruge sine muskler, mærke bådens fart gennem vandet, vinden i ansigtet og vandet der sprøjter ind over båden. Så kan man mærke at man lever og har den fulde glæde ved at sejle! Jeg har ikke lyst til at gemme mig for vind, vejr og bølger.

MINE FREMTIDSPLANER MED SEJLADS

Min båd skal bruges og sejle så meget som muligt og skaffe mennesker oplevelser. Det er så bedrøveligt at se alle de mange dejlige både, der ligger stille 90 % af tiden. Jeg har allerede aftalt med flere, at de kan låne min båd kvit og frit til at sejle i, når de har lyst.

Først og fremmest skal jeg sejle mange ture her i mit kendte farvand omkring Skælskør og Omø. Når jeg så har lært båden at kende og testet den og mig selv godt i forskellige vejrforhold, tager jeg på lidt længere ture i Danmark. Men allerede til næste år, har jeg en drøm om at sejle en tur til Norge. Jeg forestiller mig, at der må være nogle spændende steder at besøge, og måske kunne jeg være så heldig at møde nogle norske IF-sejlere.



IF-BOOT TREFFEN

Lemkenhafen 2013

På eftermiddagen fredag 28 juni tar vi ner seglen utanför Orth och går för motor genom den smala markerade rännan in till Lemkenhafen på Fehmarn. Vi har varit på väg nästan en vecka, men fått ligga still i Gedser halva tiden.

🌈 Retfullt när det är så nära! En man står vid hamninloppet och vinkar in oss till en bra plats längst in i hamnen. Det visar sig vara Hans, en av tyska IF-förbundets styrelsemedlemmar. Vi har kommit hit för att delta i den sommarträff som deras Östersjökreets har här i Lemkenhafen. Det anländer fler IF-båtar och besättningar arbetar med att lyfta av onödig utrustning, vilket vissa har gott om. Båtarna kommer från Flensburg, Kiel, Fehmarn och Travemünde.

INDIVIDUELL START, NÄR MAN VILL

Mätta och belåtna efter en fantastisk fiskmiddag på krogen nere i hamnen går vi till klubbhuset och umgås med gästfria tyska IF-seglare under kvällen. De visar sig vara en skön blandning av seglare, precis som vi är vana vid här hemma. Det berättas rövarhistorier från de sju haven och det förmedlas en del tekniska tips.

Dagen efter blir det skepparmöte och alla får en karta över banan som går runt fasta märken söder om Orth och är 8 nm lång. Det är individuell start, när man vill mellan 12.00 och 12.15, man ska själv skriva upp sin

starttid, när man rundar märkena och målgångstiden. Seglingen genomförs nämligen helt utan funktionärer. Fältet består av 10 båtar, varav 2 är Marieholm 26, så det seglas efter en handicap-regel.

EN FIN SPINNAKERSÄTTNING OCH UTÖKAR

Vinden är SV 5-6 meter och vi sätter på genuan och plockar fram spinnakern. Vi bestämmer oss för att det är bäst att starta först för att få fri vind och börjar med att luffa Flotte Lotte utanför startmärket. Det visar sig senare att den båten är den farligaste för oss. 12.00.28 startar vi med Flotte Lotte i ett behagligt grepp i lä.

I duggregnet hakar vi sedan av fältet. Vid bortersta kryssmärket nere vid Heiligenhafen har GER 2789 Flotte Lotte, som styrs av Harald från Berlin, tappat betydligt och övriga båtar ligger ännu längre bak. Vi gör en fin spinnakersättning och utökar sedan avståndet ännu mer. Vid nästa märke bärgas den för kryss mot målet. På slutet kommer en ordentlig vindby, medvrid ihop med en störtskur. Lite mycket segel, men platt vatten gör det enkelt att klara ut. Målgångstiden

skriver vi själva upp på rundningsprotokollet. Det var en riktigt kul segling på platt vatten och det blev ju en fin vinst!

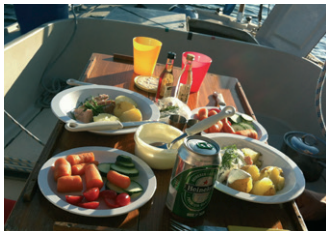
LÅNG KVÄLL MED TREVLIG SAMVARO

När alla tagit sig i hamn klarar det upp till ett utmärkt torkväder. Gasten duschar och Skepparn pratar med de andra seglarna. Alla är imponerade av oss. Skepparen får skjuts till affären för att handla grillkött till den gemensamma grillningen på kvällen, vilken inleds med vitt vin och bruschetta. Tyskarna är väldigt trevliga och prat-samma, så det blir en lång kväll med samvaro. Många undrar vart vi ska ta vägen sen och lämnar gärna tips. Vi passar på att göra reklam för kommande danska mästerskap i Stubbeköbing.

Dagen efter är det rejäl blåst och vi varnas av tyskarna för strömmen i Fehmarnsund. Det gör att vi först på måndagen ger oss av på vår fortsatta semester. Via Gedser seglar vi österut och besöker hela gamla Östtyskland innan vänder hemåt via Gedser (igen!) med en sväng runt Själland fyra veckor senare.

JOHAN WINBERG, SWE 1870 INFINIT

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB



🚣 **TJA, VAD SKALL MAN SKRIVA** efter denna vackra, varma och långa sommar? Det blev tyvärr alldeles för få semestertimmar i båten. Men, de timmar som var var underbara! Som vittne bifogas en bild på sill och potatis som ligger uppdukad intill varandra i solen i Göteborgs Södra Skärgård.

I början på sommaren seglades SM i Nynäshamn. Det var inte många med från Västkusten, men Peter Berg med Olof Johnsson och Magnus Lindqvist lyckades erövra pallplats nummer tre och en första plats i Tune Up racet. Mycket bra jobbat!

VIF-cupen som seglas under hela säsongen och består av seglingar längs med hela västkusten, hade i år inte många deltagare och två seglingar föll bort. Men i alla fall, vinnare 2013 blev Fredrik Hansson med besättning. Peter Berg och hans gäng fick lämna sin mångåriga första plats för en andra plats, och Bengt Cederblad med besättning kom på tredje plats. Grattis!

Tjörn Runt, som ingår i VIF-cupen, hade 50-års jubileum i år och seglades motsols istället för medsols. Ett upplägg som kunde ha gett mycket kryss på smalt farvatten efter start, men vinden var gynnsam och det blev långa bogar i alla fall. Med 12 deltagande båtar och som fjärde största klassen på Tjörn Runt fick IF klassen ett eget klasspris (igen). Vann gjorde Fredrik Hansson med besättning, nu för femte år i rad!

Höstens tisdagseglingar utanför Långedrag var välbesökta och spänn-

ande. Peter Berg, som seglade en stabil och bra säsong vann före Jonas Lånje och Anders Ewert på respektive andra och tredje plats.

SM I LJUNGSKILE 2014

Nästa år är SM tillbaka på Västkusten, Ljungskile, med datum 2-5 Juli, vecka 27. Vi satsar på många deltagare och kommer att göra det möjligt att anmäla sig tidigt. Se artikeln i Medvind för detaljer. Det kommer att bli fantastiskt trevligt, alla förutsättningar finns! Inför SM och för att ge möjligheten för våra medlemmar att testa på kappsegling i lättsamma former kommer VIF att hålla en utbildningsserie med både teori och praktik i kappsegling. Föreläsningar är att man kan hantera sin båt på ett bra sätt, allt annat kommer vi att gå igenom. Mer information kommer. Pass på, det är fantastiskt roligt!

JOOP SOMHORST, ORDFÖRANDE VIF.

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

🚣 **VÅRT AVLÅNGA LAND** är, som kanske bekant, indelat i nio klimatzoner. Det innebär, att i vi i Sydsverige ibland kan ha det sommarvarmt och jobba i shorts och T-shirt, både vid sjösättning och vid upptagning, medan andra får ta på sig vantar och halsduk vid båda tillfällena. I år var det faktiskt så varmt under senhösten, att man med nöje skulle kunna fortsätta att segla ända tills vintertidens inträde. Men allt ska ju ha sitt slut, och det är väl bäst trots allt att även båten kommer upp på land under vädermässigt sköna förhållanden.

I Sundet är kappsegling med IF-båt långt ifrån vad den varit under glansdagarna på slutet av nittioalet. Numera är det bara en handfull IF-seglare, som tävlar regelbundet. Det var många år sedan vi var tillräckligt många i hamnarna för att regelbundet kunna tävla mot varandra i entypsklass. Vill man det numera, får man dra till Köpenhamn och förstärka ett även där tynan-

de startfält i någon av de få regattorna.

Så vi som tycker det är kul med tävling får hålla tillgodo med klubbseglingar och en och annan litet större SRS-tävling tillsammans med diverse andra båttyper. IF-båtarna har trots allt klarat sig bra mot de andra. Både på Råå och i Lagunen har IF-båtar seglat hem kvällsriera, vilket förhoppningsvis torde kunna sprida ett gott rykte kring IF-båten, så att nya seglare och kappseglare därmed lättare rekryteras till klassen.

För övrigt har IF-båten Charlotta deltagit i SRS-tävlingen "Näset Runt" med bland annat undertecknad i besättningen. Den tillämpade jaktstarten var en nyhet för mig och var väl ingen hit precis enligt min mening, särskilt som det blev "omstart" efter sista rundningsmärket i den lätta vinden, då vi faktiskt ledde tävlingen. Men vi lyckades ändå komma bra i resultatlistan och väckte väl genom detta en viss, positiv uppmärksamhet bland deltagarna.

Kring Midsommar drog Johan Winberg med sambon Bibbi i västerled med sin "Infini" och deltog i en träff med tyska IF-seglare i Lemkenhaven. Mer om detta går att läsa i en separat artikel, skrivet av själve västerledsfararen. Och både Johan med besättning och undertecknads hjälpte våra danska vänner med att behålla sin mästerskapsstatus. Men med Johans 10:e placering och vår egen 13:e i de 14 båtar starka fältet, visade det sig, att det inte alls räcker med att vara kung i hemmahamnen. Det krävs betydligt mer träning mot mera kvalificerat motstånd för att lyckas bättre.

MAREK JANEK, ORDFÖRANDE SSIF



Foto: Ann Larsson



B-FÖRENINGSBREV

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

DE DANSKA RÖSTJÄRNE

Paus i tillverkningen

Som säkert de flesta vet, är undervantröstjärnen, som ursprungligen levererades till IF-båtarna, både underdimensionerade och dåligt konstruerade. Konstruktionens svaghet beror på att röstjärnen utsätts för en böjande kraft och det är de inte dimensionerade för. Dessutom är gängan utskuren, vilket gör att man inför en brottsanvisning.

Problematiken har uppmärksammats redan under slutet av 1980-talet och början av 1990-talet, då flera danska IF-båtar förlorade sina master efter att ha råkat ut för brott på undervantets röstjärn. Olika lösningar undersöktes, om vilket det finns att läsa ibland annat gamla Medvind. I Danmark

konstruerades en ny utmattningssäker typ, av Henrik Blomdahl. Den levererades framför allt till de danska IF-seglarna fram till ungefär 2003, då det danska behovet var mättat.

Efter hand uppstod ett behov också i Sverige, efter att man även här hade konstaterat ett antal masthaverier som orsakades av röstjärnsbrott. I början av 2005 erbjöd sig en av våra medlemmar i förbundet att genom en av sina kontakter leverera röstjärn av den danska typen till de svenska seglarna. Under åren som gått, har vår svenska flotta försörjts, men även den norska och finska och framför allt den holländska. Även en och annan dansk som missat det "första tåget", har fått nya röstjärn.

Efter alla dessa år och hundratals leveranser har vi upplevt att behovet



har mättats. På senare tid har efterfrågan kommit från framför allt utländska IF-båtar. För att behålla en rimlig prisnivå, går det inte att tillverka styckevis utan man måste ha en mininivå, både vad gäller material och antal tillverkade enheter. Och att ligga på lager flera år är inget alternativ. Det innebär risker som förbundet inte kan ta. Om det visar sig att intresse trots allt finns, kan tillverkningen återupptas. Hör i så fall av er. En antal på cirka 15 – 20 intresserade är nödvändig.

MAREK JANIEC

Han har flyt...



Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.

Hos oss får du hjälp snabbt, utan krångel. Vi vet hur det är. Vi är själva båtägare. Därför ingår också sjöassistans. Och det finns försäkring för både maskinskada och personskada.

Vill du också ha flyt?

Ring 08-541 717 50.

Eller räkna ut din premie på www.svenskasjo.se

Båtägarnas egen försäkring