

Medvind

Nr 2 2016

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



VI MINNS HANS GILLIUSSEN
RÜGEN RUNT
KAPPSEGLA MED SPINNAKER

--	--	--	--	--	--	--

REDAKTION

MEDVIND
S:T LAURENTIIG. 10 A
222 21 LUND

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
KAJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK
EXAKTAPRINTING

PAPPER
EDIXION

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:
BJÖRN HEDIN



INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
FORMANNEN HAR ORDET	4
IF-SERIEN – BLOTT TIL LUST?	5
ÅTTE KJAPPE I LENS.	5
FORMANNENS BRETNING 2015-2016	6
DM FOR IF-BÅDE	7
VIKTIG DEBAT PÅ GENERALFORSAMLINGEN	8
MODELBYGGERNE I KØGE...	9
MURKEN SKOTBALK	9
HANS GULLIUSSON – SOM VI MINNS HONOM	10
FOLKBÅTCENTRALENS MOTORFÄSTE	10
SOMMERSEJLADS TILL RÜGEN 2015	12
KAPPSEGLA PÅ BANA MED SPINNAKER	16
PLASTA IGEN MOTORBRUNNEN	19
IF-BÅTKLUBBARNÄ	20
NORRLANDSMÄSTERSKAP 2016	22
”VILL DU SEGLA NORSKA MÄSTERSKAPEN?”	23

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
LARS GRADEN
MOBIL: 0 7 0 5 - 4 5 46 94
POSTLG@HOTMAIL.COM

KASSÖR
FREDRIK WIGELIUS
MOBIL: 0768-30 71 84
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

SEKRETERARE
JOOP SOMHORST
MOBIL: 0723-71 61 80
JOOP.SOMHORST@GMAIL.COM

BOTTENHAVET
CLAS TJÄDER
MOBIL: 0702-27 74 51
CLAS.TJADER@NORRSKOG.SE

OSTKUSTEN
MARTIN RUNDSTRÖM
MOBIL: 0707-33 96 96
MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM

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

VÄSTKUSTEN
FREDRIK HANSSON
MOBIL: 0763-98 88 63
FREDRIK.HANSSONSMAIL@GMAIL.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.SE

TEKNISK ANSVARIG
GÖRAN EJDELING
TEL HEM: 031-28 80 22
GORAN@EJDELING.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 78
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.SE
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 KLASSEN-
VERENIGUNG
MARTIN MEYER
WINDSCHEIDSTR. 17/2
DE-10627 BERLIN
TEL: +49 172 323 22 73
OBMAN@IF-BOOT.DE

HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM
VERENIGING
BIJENMEENT 32
NL-1218 GC HILVERSUM
TEL: +31 357 731 445
SECRETARIS.NMV@
MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND
ST. MAWES IF-BOAT FLEET
C/O IAN EBORALL
TEL: +44 1872 581820
IANEBORALL@HOTMAIL.CO.UK

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

Ordföranden

HAR ORDET

 **NU HAR VI ANVÄNT VÅR NYA WEBBPLATS** i mer än ett år. Det finns besöksräknare kopplade till webbplatsen för att vi ska kunna följa hur den används. Vi kan se att vi i under senare tid har registrerat omkring 200 besök per dag.

Vårt diskussionsforum visar sig få ungefär hälften av alla besök. De näst flesta besöken går till salutorget. Det får mer än en tredjedel av de återstående besöken. De övervägande flesta besöken, nästan 90 %, kommer från Sverige. Trots det besöks vår webbsidan från följare i 30 övriga länder. De största av dessa är de tre övriga nordiska länderna, Tyskland, USA och Nederländerna.

Som man även kan se att cirka en tredjedel av besökarna är ålderspensionärer. Bara 25 % är under medelåldern och endast knappt 2 % är under 25 år. Antalet kvinnliga besökare är strax under 20 %.

Statistiken visar nog ungefär vad man kan förvänta sig. De aktiva delarna av webbplatsen är ju just forumet och salutorget, medan de övriga delarna är relativt statiska och mera är att betrakta som uppslagsverk och informationskälla. IF-båtens storhetstid var under mitten och slutet av 1970-talet, dvs. för cirka 35-40 år sedan. De äldre minns båten som sin stora favorit och kanske har ägt en IF-båt

och längtar nostalgiskt tillbaka till den fina båt som IF-båten faktiskt representerar. De yngre minns i bästa fall sina turer i skärgården tillsammans med föräldrarna. Och i samhället av idag finns det mycket annat, mera lättillgängligt, som lockar den unga generationen. Till sist, segelsporten är mansdominerad generellt sett, och IF-båten utgör nog inget undantag.

För att vår båt ska överleva som en klassisk cruising- och kappseglingsbåt för kommande generationer, måste vi alla arbeta för att båten ska vara ett attraktivt alternativ för båtintresserade ungdomar. För detta måste vi framför allt se till att bevara vår SM-status och att IF-båten presenteras som en fin och billig ungdomsbåt i alla sammanhang.



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

SHORT IN ENGLISH

 **NOW WE HAVE USED OUR NEW WEBSITE** for more than a year. There are visits counters linked to the site to monitor how it is used. We can see that in the recent past there have been registered around 200 visits per day.

Our discussion forum turns out to get around about half of all visits. The second most visits goes to the marketplace. It gets more than a third of the remaining visits.

The majority of visits, almost 90 %, comes from Sweden. Despite of this, our website is visited by followers in 30 other countries. The most frequent of those are the three other Nordic countries, Germany, the US and the Netherlands.

One can also see that about a third of the visitors are old age persons. Only 25% are in middle age and only slightly less than 2% are youngsters under 25. The number of female visitors are just under 20%.

The statistics probably indicates what one would expect. The "active" part of the site is the discussion forum and the marketplace, while the other parts of the site are relatively static and more or less to be considered as a reference and

source of information. The golden period of the IF-boat was during the mid and late 1970s, ie for approximately 35-40 years ago. The "oldies" remember the boat as their great favorite. They might have been the owner of an IF-boat and long nostalgically back to the nice boat that it actually represents. The younger people may at best recall the memories of their cruising tours in the archipelago together with the parents. And in the society of today, there are many other, more easy accessible activities, which attract the young generation. Finally, the sailing sport is dominated by men in general, and the IF - boat is probably no exception.

In order to make our boat to survive as a classic Cruiser-Racer for our next generations, everyone must act for the boat to be an attractive option for young people interested in the sailsport. For this we must, above others, ensure that our Championship status will be preserved and the IF-boat is presented as a nice and cheap boat for the youth in all contexts.

Formannen

HAR ORDET

Hei og velkommen til ny sesong. I skrivende stund er vi godt i gang med Onsdagsseilasene og oppmøte er igjen veldig bra. Nye båteiere er på startlinjen og enda flere har meldt sin interesse. Kjempegøy for klassen som dermed fortsetter den fine utviklingen vi har hatt de siste årene.

VI JOBBER STADIG MED Å FÅ VÅRE HJEMMESIDER så aktive som mulig. I den forbindelse har vi i år lagt opp til at den båten som får den kjipe fjerdeplassen i serien, må skrive et kort innlegg om denne regattaen gjerne med bilder om man har det. I tillegg har vi vært så heldig å få bror av Bjørn i NOR 39, Haakon Rud til å filme med drone fra noen onsdagsregattaer slik vi kanskje kan se å lære litt av å se på disse. Nytt av året er også endrede krav til seillisens. Nedenfor har jeg kopiert inn Norges seilforbunds forskrifter.

Forsikringslisens skal løses av alle seilere mellom 13 og 69 år som konkurrerer i regattaer for NSF godkjente entypeklasser, herunder meterbåter. I tillegg omfattes ORCi og NOR-rating shorthanded av lisensordningen.

Lisens skal løses når man deltar i Norges Cuper, Norges mesterskap, Seilspportligaen, Mesternes Mester og / eller i internasjonale regattaer både i og utenfor Norge.

For alle andre regattaer og seilere er personlig forsikringslisens frivillig, men anbefalt, da den gir god personlig skadeforsikring.

Forsikringslisensen kan tegnes i flere varianter:

1. Personlig engangslisens
2. Personlig årslisens - standard og utvidet

Seilere som konkurrerer i flere klasser anbefales å tegne personlig årslisens.

Norges Seilforbund anbefaler alle aktive seilere å ha års-

lisens – både for å ha en ekstra skadeforsikring og for å støtte norsk seilспорт.

Oppsummert vil det si alt vi kun plikter å tegne lisens ifm. NM. Resten av regattaen som er med på rankingen vår krever ikke lisens. Som NSF skriver er lisensen en utvidet forsikring. Denne finnes i flere varianter og er avgjørende ved personskade så vi anbefaler alle å vurdere dette på egen hånd selv om det ikke er påbudt i de respektive regattaene.

Forøvrig vil jeg henstille alle til å studere terminlisten da denne nå er oppdatert med alle viktige hendelser. De viktigste datoene er:

10.-12. Juni Færderseilasen

19.-21. August NM

23.-25. August Kongens serieseilaser

Så Finn frem kalenderen og kryss av med en gang.

Vel møtt! Ønsker dere alle en strålende seilsesong.



Robert Bay, formann
Norsk IF-båtklubb

Sommeravslutning Vassholmen 2015.



Stemningsfull hjemreise, IF-serien 2015.





Startbåten ligger klar.

IF-SERIEN – BLOTT TIL LUST?

🌀 **NÅ STÅR VI FORAN EN NY SESONG** og som alltid med forventningen om at det skal bli mye tid i båten. Seiling er en aktivitet som gir avveksling fra hektiske dager med mange gjøremål og med muligheten til å koble av og konsentrere seg om noe helt annet. I så måte er IF-serien med seilaser hver onsdag fra begynnelsen av mai til slutten av juni og senere på høsten en fin mulighet til å få seilt regelmessig.

Noen kan nok mene at regatta er for alvorlig og avansert og har en liten "dørstokkmil" for å delta i regatta. Det kan også være en utfordring å få med mannskap. Men hvis ønsket er der og det virker spennende – da er IF-serien løsningen. Kanskje virker NM, Kongen Serieseilas og annet for alvorlig? Vel, det er kanskje mer seriøst, men allikevel ikke mer alvorlig enn at man kan ha moro av å delta der også! Som angitt i overskriften kan IF-serien anses å være nettopp – blott til lyst. Det er i utgangspunktet en treningsmulighet og gjør at man gjennom sesongen kan opparbeide erfaring, utvikle båtfølelsen og selvfølgelig: ha det moro! Og det kan være et godt grunnlag for å delta f. eks. i Færder'n – hvis det frister.

I fjor hadde jeg muligheten til å være med på alle serie-seilasene og merket at seilfølelsen stadig ble bedre. Med fast og entusiastisk mannskap på tredje året gikk rutinene også bedre og ting fungerte stadig mer effektivt. Dermed ble det også stadig mer moro å seile, selv om plasseringene varierte sterkt.

Så til alle IF-eiere: vær med på IF-serien, ta det som en mulighet til å komme ut på sjøen, ha det gøy og lær båten din å kjenne. Da får du samtidig mer glede av båten. Det gir også muligheten til å se på hva andre gjør og diskutere hva som finnes av løsninger for effektiv håndtering av båten. Selv om IF'en er en klassebåt med noen begrensninger finnes det muligheter for smarte og gode løsninger og dette kan man da få tips om fra andre!

Og ikke minst - å kunne få oppleve noen timer på sjøen, med lys, luft og vind i håret lader batteriene! Så denne sesongen håper jeg å se mange startende båter i IF-serien!

MORTEN MERO, NOR 77

Åtte kjappe i lens

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

Windsurfet i tenårene og debuterte i kjølbåt da jeg var 32.

Hvorfor seiler du IF?

IF'en er rimelig i drift og en morsom båt og seile.

Hva er det beste og verste med IF'en?

Det beste er at det meste er innen en armlengdes avstand og det værste er den fraværende ståhøyden under dekk.

Hva er din favoritt-ting om bord?

Oppvaskbenken med ferskvannspumpe!

Hva er din beste og verste regattaopplevelse?

Beste regattaopplevelse: En sesongstart i Hurum's onsdagsseilas, Gemalen falt over bord i første slag, kom seg ombord igjen, vi fullførte og vant seilasen med 2 minutter til båt nr. 2.

Den værste er Færderseilasen når jeg begynner bli sliten og det er skvalpeskulp og vind midt i trynet hele veien fra Filtvet til Mefjorden og jeg er den eneste som vil bryte og gå rett til Horten. Da hater jeg og lurar på hvorfor jeg gidder seile mer. Det pussige er at dette er glemt neste vår når jeg atter melder oss på til Færder'n.

Hva synes du om IF-miljøet?

En gjeng voksne unger...

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

Vil bli bedre på å takle psyken når det blåser mye.

Har du IF-båt om 5 år?

Høyst sannsynlig JA!



NOR 200

Navn:

Margarete Helle

Alder: 46

IF-eier siden: 2001

Deltatt i følgende regattaer i 2015: 1,5 onsdagsseilas og Færder'n

Fast mannskap: Gemalen; Ove Jonsson

Formandens

BERETNING 2015–2016



Velkommen til IF-Klubbens generalforsamling, som i lighed med sidste år afholdes her i Frems lokaler. Tak for at vi kan låne lokalerne. Jeg vil denne gang starte beretningen med generalforsamlingen sidste år.

GENERALFORSAMLINGEN I MARTS. Klubbens bestyrelse havde inviteret Peter Grønlund som foredragsholder. Peter fortalte om sine planer om at begynde en produktion af en lidt moderniseret IF-båd. For at dette kan lade sig gøre, skal der være forudsolgt nogle stykker. Sidste nyt er, at der i dag er solgt 2 både til Holland; her er der også kommet en forhandler. Der var også bestilt et par både til Tyskland, men disse er sat i bero. Planerne er, at plugs og forme bliver påbegyndt i år, og håbet er så at kunne udstille den nye model ved bådudstillingen i Düsseldorf næste år. Dette vil så også kunne markere IF-erens 50 års fødselsdag.

På generalforsamlingen blev ændringer af klassereglerne vedtaget. De er siden - selv om det tog lidt tid - blevet godkendt af Dansk Sejlunion. Årsagen til dette var nok ikke problemer med reglerne, men nok, at svaret var gledet lidt ned i bunkerne.

BESTYRELSENS ARBEJDE:

Vi har i løbet af året som sædvanligt afholdt 5 møder. Som altid er det første punkt på møderne økonomien, da det jo er pengene, der afgør aktivitetsniveauet.

Vi har stadig svært ved at øge medlemstallet. Sidste år havde vi 110 medlemmer ved generalforsamlingen. I løbet af året kom 19 nye til. 11 har meldt sig ud og 12 har ikke reageret på rykkeren for kontingent. På nuværende tidspunkt er der 106 medlemmer.

Kassereren vil blive sparet for meget arbejde, hvis alle fik ordnet indbetaling eller udmeldelse, når indbetalingskortet modtages.

TILSKUD TIL LÅNEBÅD

Sidste år vedtog vi et tilskud til evt. lånebåd. Helsingør Amatør Sejlklub stillede op med deres skolebåd til DM. Der gik lidt koks i arrangementet og budgettet blev overskredet. Der er dog aftalt nyt møde, således at vi overholder aftalen om at udstyre skolebåden, så den er i fornuftig stand til at kunne deltage i DM. Vi håber, at Helsingør igen i år vil deltage i DM og helst med besætning fra Helsingør.

DM 2015

DM blev afholdt af Nivå Bådelaug i august sammen med L23. Vejret var ikke helt med deltagere og arrangør. Vi havde på den første dag 3 gode sejladser i fin luft. På den anden dag blev der gennemført 1 sejlads, men kun 3 både kom i mål. Det blev ikke muligt at starte flere sejladser, der var absolut ingen vind.

DM blev dog gennemført. Vinder og Danmarksmester blev D69 Admiralinden. Nr. 2 blev D 68 Mutt Putt. Nr. 3 blev D 266 Koala. Stævnet blev gennemført med 15 deltagere, altså mindst mulige antal deltagere, heraf medregnet 2 svenske både med Johan og Marek. Tak til alle, som var med til at stævnet kunne gennemføres.

Klubben havde skaffet diverse sponsorpræmier. Gavekort fra Tempo Både og John Mast og diverse præmier fra SLAM. Disse blev bortloddet blandt de tilstedeværende om lørdagen inden middagen.

DM 2016 OG DM 2017

Vi har her i foråret haft et par gode og inspirerende møder med henholdsvis Sejlklubben Sundet og med Præstø Sejlklub. Disse møder har resulteret i, at DM i år afholdes sammen med Spækhuggerne af sejlklubben Sundet 18.-21. august. Bestyrelsen håber på, at deltagerantallet kan blive lidt større, så vi ikke skal være nervøse for, om vi kan bevare

vor officielle DM-status. Med hensyn til DM i 2017 afholdes dette af Præstø Sejlklub. Datoerne er pt. ikke helt fastsat, men midten af august er målet. Forhåbentlig får vi også gennemført et rigtigt godt DM i år. Håbet er selvfølgelig, at vi bliver flere deltagere. Det ville være rart, hvis vi ikke lå så tæt på minimumskravet på 15 både. Specielt ville det være fint, hvis 2017 gav et flot deltagerantal, da vi i dette år kan fejre 50 året for søsættelsen af den Internationale Folkebåd. Navnet ændredes senere til IF-båd.

VINTERARRANGEMENT 2016.

Vinterarrangementet i år var et besøg hos Køge Maritime Modelbyggerlaug. De bygger modeller af gamle danske flådefartøjer i størrelse 1:20. Mange års arbejde har resulteret i meget imponerende modeller med så mange detaljer, at man ikke tror det muligt. Jeg kan kun sige, at de som ikke mødte op, blev snydt for en oplevelse.

IFRA 2016

Mødet finder først sted den 2. april i Göteborg. Her deltager Kay Nylander og jeg.

Der er forslag fra Sverige til ændring af klasseregler. Forslaget går ud på, at materialet til beslag på bom og mast gøres valgfrit. Den samlede minimumsvægt ændres ikke. Bestyrelsen ser positivt på forslaget.

FARVEL

Bestyrelsen må desværre tage afsked med et par arbejdsheste. Henrik Blomdahl har besluttet at stoppe af helbredsmæssige årsager. Henrik er en af dem, der i tidens løb, så vidt vides siden 1988, har varetaget IF-sejleres interesser i bestyrelsen og i IFRA. Henrik har også været klassemåler

og kender IF-regler og tegninger stort set udenad. Henriks arbejde og viden vil blive savnet i bestyrelsen. Som trøst vil han dog stadig kunne nås på telefon. Hermed STOR tak til Henrik Blomdahl.

Den anden nyhed vil berøre alle læsere af hjemmesiden. Arvid stopper sit arbejde i bestyrelsen på grund af arbejdspress på jobbet. Arvid er også en dem, der har været med til at tegne IF klubbens bestyrelse. Første gang var i 1997, og han har siden da været med i flere omgange. Kort fortalt mangler vi nu en redaktør af hjemmesiden. Det er ikke noget den øvrige bestyrelse har forstand på. Jeg håber og tror, at forsamlingen har sat stor pris på denne info, og håber der er nogen, der har lyst til at fortsætte arbejdet. STOR tak til Arvid for godt arbejde.

INITIATIVET I VORDINGBORG

Til sidst vil jeg nævne et af vore menige medlemmer, Magnus Reitzel fra Vordingborg, som i 2015 har gjort et stort arbejde for at samle IF'ere i Smålandsfarvandet med henblik på kap- og tursejls, samt hvad der ellers kunne være af fælles interesse. I bestyrelsen hilser vi et sådant initiativ meget velkomment - også fordi Magnus har ungdommens hårfarve..



Niels Flandrup, formand
Dansk IF-båtklubb

FOTO: MOGENS CARRIBEY



DM FOR IF-BÅDE

🚩 ÅRETS DANSKE MESTERSKAB ARRANGERES af Sejlklubben Sundet beliggende i Svanemøllehavnen. Stævnet er samtidig DM for Spækhuggere. Det er et åbent DS danmarksmesterskab for IF-båd, der sejles i uge 33 i dagene torsdag den 18. august - lørdag den 20. august. Der vil

være registrering onsdag den 17. august, og søndag den 21. august fungerer som reservedag. Stævnet er åbent for alle IF-både med gyldigt klassebevis.

Tilmelding foretages elektronisk via IF-klubbens hjemmeside senest 1. august. I skrivende stund (medio april) er ny webmaster under oplæring, men bestyrelsen håber, at tilmeldingen foregår uden problemer, når dette læses. Startgebyret udgør kr. 1.850, som forudbetales ved tilmelding. Gebyret dækker også morgenmad og smør selv frokost torsdag - lørdag for hele besætningen. Der sejles 3 omgange på op-ned bane. Der startes ikke under 2 m/s og over 12 m/s.

Vi regner også i år med, at vore svenske venner Marek Janiec fra Lagunen og Johan Winberg fra Raa deltager, ligesom vi naturligvis byder andre svenske sejlere velkommen. Der er gode faciliteter på havnen for både campingvogne og telte. Information fås som sagt på klubbens hjemmeside www.if-klubben.dk

BESTYRELSEN

PS. Næste års DM foregår i Præstø og bliver også i uge 33.

VIGTIG DEBAT PÅ GENERALFORSAMLINGEN

Nogle tanker – og opfordringer

På generalforsamlingen i marts oplevede undertegnede en livlig debat under punktet eventuelt, og den satte nogle overvejelser i gang hos mig som bestyrelsesmedlem, fordi den udsprang af det faktum, at vores medlemstal er svagt faldende, og selvom mange nye er kommet til, er der en lidt større gruppe som forlader os.

DEBATTENS TEMA VAR, at der skulle være noget mere fokus på tursejlernes behov, og den blev igangsat af bl.a. Magnus Reitzel, Vordingborg, som er nyvalgt medlem af bestyrelsen. Han savnede sociale netværker i klubben, hvor vægten ikke var på kapsejlads, men på tursejlads og forskellige aktiviteter og hvor bådens udstyr og egenskaber var det væsentlige.

Han gav som eksempel, at tyskerne har populære sociale kapsejladser i området omkring Femern, og i øvrigt havde han kendskab til, at unge mennesker købte en billig IF'er og tog på tur sammen. Mange meldte sig med lignede synspunkter om at samle IF-sejlere rundt omkring, ikke nødvendigvis til kapsejlads, men til socialt samvær om båd og sejlads. Der blev også fremført synspunkter om, at bestyrelsen skulle stå for arrangementer af den art.

AT FASTHOLDE INTERESSEN FOR IF'EREN

Der er mange gode intentioner i dette. Blot må jeg konstatere, at i al den tid klubben har eksisteret (godt 45 år) er dynamikken i bestyrelsesarbejdet overvejende udsprunget af kapsejlernes engagement. Det var dem, der sad i bestyrelsen, og det at tilrettelægge årets DM, som stedet, hvor det sports-

lige og samværet var i centrum, fyldte godt i bestyrelsesarbejdet, og var det, der drev det fremad.

Imidlertid er interessen for kapsejlads i IF'eren faldet i de senere år, som for så mange andre bådklasser, og derfor var diskussionen på generalforsamlingen relevant, for den handler jo i sidste ende om, hvordan vi kan fastholde interessen for IF'eren og for IF-klubben i fremtiden.

BESTYRELSESMEDELMER EFTERLYSES

Hvis der skal større fokus på tursejlernes behov, så kræver det, som det også blev sagt på generalforsamlingen, at vi skal have en til to mand mere ind i bestyrelsesarbejdet. Folk, som har fokus på tursejlerne, og som på forskellig vis kan støtte op om de lokale initiativer ude i landet med ideer til træf eller andet.

I øjeblikket er vi kun 4 mand i bestyrelsen, og det er i forvejen for lidt. Der er rigeligt for os at gøre med de "daglige forretninger" herunder det kommende DM, og vi er derfor for få til at engagere os i lokale arrangementer. Men bestyrelsen behøver jo ikke at være den, der tager hånd om det. Det kan jo sættes i gang ude lokalt på eget initiativ, som det blev sagt på generalforsamlingen.

Hjemmesidens medlemsliste er et godt sted at begynde med kontaktarbejdet, og naturligvis med en omtale på vores hjemmeside f.eks. via medlemsforum, så man kan se, hvad der er i gang, og for at ideerne kan sprede sig. Magnus Reitzel har gjort det på Sydsjælland, hvor han har taget kontakt til en del IF-sejlere. Og for et par år siden arrangerede to medlem-

mer i Svanemøllehavnen en eftermiddag, hvor de viste deres båd frem og gav tips om trim og meget andet for interesserede. Mere skal der ikke til, for at man kan få nogle udbytterige og gode timer sammen. Og for at deltage behøver man ikke være medlem af IF-klubben - men jeg ser gerne, at man bliver det!

BESØG DM-SEJLERNE

Selv om jeg gennem årene har sejlet Danmark tyndt på sommerture, er mit hjerte stadig hos kapsejlerne, og jeg vil i bestyrelsen arbejde for, at vi fortsat vil kunne se IF'eren på banerne.

Det glæder mig, når nye sejlere kommer til DM, eller som det skete sidste år, at nogle unge mennesker hoppede om bord i en båd, som klubben stillede til rådighed.

Apropos DM, som jo i år afholdes af Sejlklubben Sundet i Svanemøllehavnen i midten af august, så er her en god lejlighed for tursejlere og andre interesserede til at kigge forbi og hilse på. Vi havde sidste år flere nye IF-ejere, som benyttede sig af lejligheden til at få svar på nogle tekniske spørgsmål, fik en snak om båden eller blot oplevede stemningen. Jeg vil godt opfordre til at gøre det samme i år.

Men altså, og her kommer den næste opfordring, **vi må have en til to personer mere ind i klubbens ledelse**, som jeg har nævnt tidligere, og de kan blot melde sig til et af bestyrelsesmedlemmerne på hjemmesiden, så vil vi tage godt imod jer.

Det officielle referat fra generalforsamlingen kan ses på hjemmesiden under linket "klubben".

BO GARNY BESTYRELSESMEDELMER



ET FASCINERENDE BESØG

IF-klubbens vinterarrangement fandt sted hos modelbyggerne i Køge. Et fascinerende besøg.

22 personer deltog i vinter-arrangementet og fik et interessant indblik i bygning af store modeller. Det var virkelig interessant at gå rundt og se de mange fine detaljer. Medlemmerne bygger skibe fra 1600- og 1700-tallet og støber også selv bronzekanonerne. Skibene har alle relationer til dansk søkrigshistorie og til Køge som søfartsby.

I skala 1:20 var en af modellerne således 2 meter og 20 cm lang og bredden næsten 60 cm. Fra kølen til flagknoppen på stormasten var der godt 2 meter. Så den fyldte godt. Bagefter holdt pensioneret orlogskaptajn Palle Nielsen et

meget engageret billedforedrag om et af de store søslag i Køge Bugt, så tiden inden frokosten på Skipperkroen næsten løb fra ham, men det var meget interessant at følge, idet mange af os har sejlet rundt i området, hvor de store begivenheder har fundet sted, så det gjorde ikke noget.

Det er helt umuligt at beskrive det arbejde, de gutter udfører, det skal ses. Næste gang I kommer til Køge, må I ikke snyde jer selv for et besøg på værkstedet, hvor der hver torsdag fra kl. 10.00 til 15.00 er ordinær åbningstid på udstilling og værksted for publikum.

KAY NYLANDER, DEN 283



MURKEN SKOTBALK!

I VINTRAS TÄNKTE JAG DEMONTERA skotbalken, dels för att snygga till den med ett par lager ny fernissa och dels för att montera en ny skena och travare istället för den originalutrustning som fortfarande fanns där. Jag hade läst flera inlägg på vårt diskussionsforum om hur man skulle demontera balken, och att träet hållit sig genom åren, så jag såg fram emot lite enkelt trevligt träarbete i vinter. Bortsett från flagnad fernissa såg den helt intakt ut.

Men när jag äntligen fick loss balken, det visade sig att den utöver de vanliga fyra fästpunkterna var brytblocken i skenans ändlägen också skruvade in i sittbrunnssargen, så visade det sig att den var helt murken på ca en tredjedel av

längden. En av skruvarna på babordssidan satt inte längre fast i träet, och den andra på samma sida hade ungefär hälften av det ursprungliga fästet kvar, om ens det. Ingen-ting av detta syntes där den var monterad i sittbrunnen!

Jag har ingen säker uppfattning om hur stor risken är vid en försvagning som denna, men är mycket nöjd med mitt beslut att demontera den, och ser fram emot att ha en ny, hel skotbalk till sommaren. Kanske kan mina bilder på hur den såg ut inspirera fler till att se över sin skotbalk?

NILS DAHLBÄCK, SWE-3008

Skotbalken ser helt frisk ut där den sitter.



Skotbalken var helt murken på en tredjedel av längden. Ena fästskruven saknar helt fäste i balken.



HANS GILLIUSSON – SOM VI MINNS HONOM



Den 25 mars i våras släppte Hans Gilliusson förtöjningarna till jordelivet. Han hann med att fira sin 71-årsdag fem veckor innan. Under de sista åren hade han kämpat mot sin sjukdom men aldrig accepterat att den på något sätt skulle dominera i hans liv.

Hans har varit med länge i IF-gemenskapen. År 1985

var han med att, tillsammans med andra Härnösandsegelare, ta över dominansen i styrelsen för Bottenhavets IF-båtklubb, BIF. Han var BIF:s sekreterare ända fram till år 2004, då han övertog ordförandeklubban. Under perioden 2007 – 2010 innehade han dessutom posten som sekreterare i Svenska IF-båtförbundet.

Förrförra året avgick Hans från sitt ordförandeskap i BIF, mycket på grund av att sjukdomen blev allt mer påträngande, men han var fortfarande aktiv inom IF-båtgemenskapen som mentor och pådrivare ända tills några veckor före sin död.

Vi kommer också att minnas Hans som en inbiten kappsegelare. Bland SM-resultaten går det att spåra Hans ända från 1982, då han deltog i SM i Örnsköldsvik. Dessutom deltog han några gånger i BIF:s lag i Lag-SM i IF-båt under den tiden detta pågick i slutet av 1980 och början av 1990-talet. Till detta ska läggas alla de otaliga lokala regattor som han deltog i.

IF-båtförbundet har hedrat Hans med blommor till hans begravning.

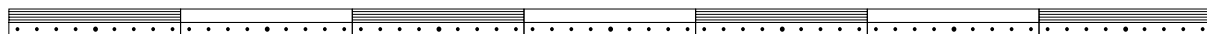
MAREK JANIEC
ORDFÖRANDE I SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

FOLKBÅTCENTRALENS MOTORFÄSTE



Motorfästet monterat på fotlisten och med "hockeypuckar" för att få fästet horisontellt monterat.

Det vanligaste fästet för utombordare på en IF, och andra båtar i samma storlek, har flera nackdelar. Bland annat är det besvärligt att få ner motorn i vattnet genom att lossa spärren till den rörliga armen. Själv har jag aldrig lyckats med det utan att stå på akterdäcket och trycka med foten, vilket är en lite våghalsig manöver, inte minst om man är ensam i båten och vågorna går höga.



Så för att slippa detta och andra besvär skaffade jag Folkbåtcentralens motorfäste för den Nordiska Folkbåten, som har fått mycket beröm både i tidigare nummer av Medvind, och i vårt forum. Fördelen med detta är att motorn är fäst på en vagn som löper i spår i själva motorfästet. Dessutom ingår en talja som gör att man kan dra upp motorn ur vattnet utan ansträngning och utan att lämna sittbrunnen.

Jag är mycket nöjd. Det är det absolut bästa motorfäste jag haft på någon båt i denna storlek. Men jag gjorde en del erfarenheter och misstag som jag tänkte redogöra för här, om det finns fler som funderar på att skaffa ett sådant fäste, antingen genom att köpa från Folkbåtcentralen eller låta göra ett själv.

Det finns några viktiga skillnader mellan en IF och en Folkbåt som man måste beakta. Dels har en IF högre fribord, dels är akterspegeln på en IF svängd medan den på Folkbåten är rak. Dessutom har IF en högre fotlist jämfört med en Folkbåt. Den högre fribordshöjden gör att motorn kommer lite högre än man skulle önskat. Det är inga problem om man som jag mest använder motorn in och ut ur hamn, och vid stiltje, men har man andra behov kanske man bör fundera på att förlänga fästet något. Eller köpa en motor med ultralång rigg. Men då ökar ju vikten, och vikt i ändskeppen vill man ju undvika.

Den högre fotlisten gör att man inte kan montera fästet som det ursprungligen är tänkt. I original är det monterat på en plywoodskiva, och kommer med några mycket smarta skruvar som gör att man lätt kan ta loss fästet helt vid t.ex. kappsegling. Om man vill behålla denna funktionalitet måste man antagligen ta bort fotlisten och skapa en öppning jämn med däcksnivån för att motorn inte skall komma för högt. (Skruvarna är för korta för att kunna användas vid montering i fotlist och däck på en IF.)

Eftersom jag inte kappseglar valde jag en annan lösning. Jag använde inte plywoodskivan och de smarta skruvarna, utan monterade fästet direkt på däck med det aktere fästet på fotlisten. För att få fästet horisontellt lät jag göra två stora "hockeypuckar" av Delrin eller något liknande material. Detta fungerar mycket bra. Det är inga som helst problem med att dra upp motorn som är en modern 4-taktsmotor på 27 kg ur vattnet från sittbrunnen för en rätt otränad 67-åring som jag.

Motorfästet är gjort så att man skall kunna dra upp motorn så den ligger horisontellt på däck, och det finns en låsanordning för att hindra vagnen att röra sig i det läget. Jag nöjer mig i praktiken med att dra upp den så den vilar halvvägs upp och i 45 graders vinkel från vertikalplanet. Detta räcker för att den inte skall släpa i vattnet på någon bog, och innebär också att det inte behövs någon yttre kraft för att sänka ner den. Den glider ner av sin egen vikt när jag lossat på taljans rep. För den skärgårdssegling jag ägnar mig åt fungerar detta utmärkt, men vid längre segling över öppet hav skulle jag antagligen försöka få upp den hela vägen och låsa den där. En nackdel med detta kan dock vara att det blir svårt att komma åt innehåll i det aktere stuvfacket. Däremot borde jag monterat fästet närmare centrallinjen. Som det är nu kommer motorn så långt ut åt sidan att det blir lite svårt att nå växelreglaget om

det sitter på motorns utsida. Jag har nu bytt till en Mercury Sail, som har växeln på framsidan istället, så för mig är detta inte längre något problem. En snyggare lösning hittade jag på en annan IF efter att jag monterat mitt fäste. Detta fäste är modifierat för att passa den svängda akterspegeln på en IF.

Ett annat problem var att Folkbåtcentralen aldrig kunde leverera upphissningsanordningen. Efter att ha väntat ett år på leverans, och tvingats ha motorn i vattnet när jag seglade, gjorde jag en egen lösning. Jag lät göra en rostfri platta som kunde skruvas fast mellan spåren i fästet. På plattan monterade jag två Harken kullagrade kindblock. I den rörliga vagnens fäste satte jag ett litet kullagrat Harken fiolblock. Denna lösning fungerar utmärkt, och kan kanske användas också med andra liknande typer av motorfästen.

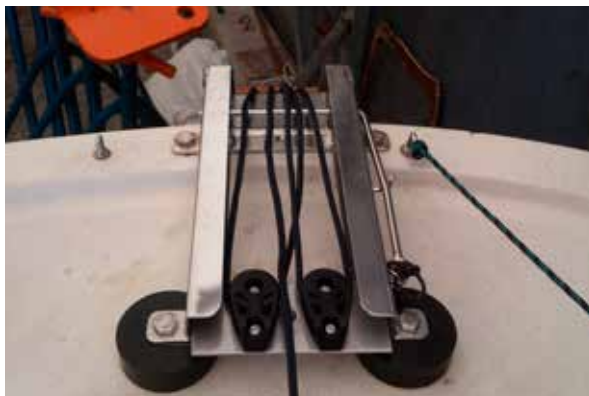
Ett litet problem återstår. Jag har ännu inte hittat något bra ställe för en knap där jag kan låsa upphalslinan. Istället använder jag förtöjningsknappen på samma sida som motorfästet. Fungerar, men gör det ibland lite knepigt vid förtöjning. Men trots detta, och trots att jag önskar att jag monterat fästet lite annorlunda, är jag utomordentligt nöjd, och kan varmt rekommendera detta motorfäste för den som vill ha en enkel, smidig och säker hantering av sin utombordsmotor.

NILS DAHLBÄCK, SWE 3008

Ett bättre konstruerat fäste på en annan IF.



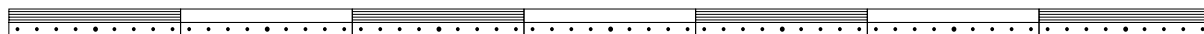
Upphissningsanordningen med den egentillverkade rostfria plattan på vilken två kindblock monterats.



SOMMERSEJLADS TIL

Rügen 2015





LØRDAG DEN 4. JULI

Vi stævnedes ud kl. ca. 10:00 fra Sejlklubben Enighed i Sydhavnen, efter at have overnattet i båden. I farten havde vi glemte den nyindkøbte havnebog over Rügen, så den måtte Lisbeth hente i Hellerup inden afgang. Vi måtte desværre sejle for motor hele vejen til havnen i Klintholm, da der kun var 0-1 m/s, var dog fremme ca. 17:00. Vi spiste en god middag i "Hyttefadet" og sov godt efter et dejligt havbad. Vi blev i Klintholm et par dage p.g.a. voldsom storm med lyn og torden - helt vildt! Der sker ikke rigtig noget i Klintholm, men vi badede morgen plus aften og jeg fik løbet mig en tur! Havnepenge i Klintholm var 80,00 kr/døgn med meget fine bade- og toiletforhold inkl. i prisen. Log over land 48 SM.

TIRSDAG DEN 7. JULI

Afgang kl. 09:00 i det dejligste sejlervejr med god vind ca. 6 m/s mod Vitte der er en del af Rügenområdet. De sidste par timer dog for motor, igen vindstille. Ankomst ca. 16-16:30. Sundowner! Vitte er den fineste lille ferieby med flere hyggelige spisesteder skøn strand og kuperet terræn. Vi føler virkelig, at nu er ferien startet. Tidlig i køjen efter en dejlig dag på havet og alt for meget sol i hovedet. Log over land 91 SM.

ONSDAG DEN 8. JULI

Vi gik en tur til Kloster, fin lille nyanlagt havn med caféer + souvenirbutikker og mange turister. Turen fortsatte op til fyrtårnet, meget smuk tur der varmt kan anbefales. Rugbrødsadder og Irish coffee til aftensmad. Det 10 år gamle batteri gav melding om, at det var ved at være udsdelt - GPS'en hylede, at den ikke fik strøm nok, så vi måtte nok finde ud af, hvor vi kunne købe et nyt, men det blev ikke nødvendigt i denne omgang. Kay fyldte bare vand på og nu kører det fint igen.

Havnepenge €16 pr. nat plus €2 for et 3 minutters bad!

TORSDAG OG FREDAG DEN 9.-10. JULI

På grund af mega stormvejr med middelvind på 10 m/s hele døgnet begge dage, blev vi i Vitte; man blev næsten blæst omkuld, når man bevægede sig udenfor. Vi vovede os dog lidt ud på en gåtur og cafébesøg, men læste og slap-pede af ombord.

LØRDAG DEN 11. JULI

Vi vågnede kl. 05:30, kikkede på hinanden og blev enige om at stå op og komme af sted, da vejret havde lagt sig. Vi var klar kl. 06:45 og for motor sejlede vi ud af den lange indsejling, satte sejl ude på det åbne hav med kurs mod Gedser, det var fint køligt vejr, men den svage vind drillede og var lige mod os, så gang i motoren stort set hele vejen til Gedser - øv øv, efter 11 timers sejlads ankom vi dog til Gedser, hundesultne. Så op på "Najaden" og spise en god middag. Log over land 143 SM.



SØNDAG DEN 12. JULI

Sov længe - stod op og badede i temmelig køligt havvand, derefter lækker brunch, god forplejning ombord, og så af sted til fods ud til det sydligste punkt af Danmark, 54°33'32", Gedser Odde. Det blev solskin og dejligt lunt. En smuk tur langs vandet til odden. Her ligger der et interessant museum om stedets betydning under 2. verdenskrig. Vi gik 11 km i alt og på hjemvejen via færgehavnen, hvor m/f Prins Joachim og m/f Kronprins Frederik sejler mellem Gedser og Rostock. Gennem byen talte vi om, at Gedser også er udkantsdanmark, flere huse var til salg og mange huse og haver var forfaldne. Det er trist at opleve for naturen omkring er meget smuk. Det er to forskellige verdner at bo i henholdsvis Gedser og København. Vi drak kaffe og øl på torvet - i Toldcaféen. Vi handlede stort ind i den lokale brugs, da vi planlægger at ligge for anker et sted i Guldborgsund i morgen. Aftensmaden står på pasta med kødsovs og koldskål med jordbær - Kay er kok dog lidt irriteret over at den nyindkøbte pasta var forlagt et sted, hvor den IKKE skulle ligge! Jeg fik læst "Fatuhiva" af Thor Heyerdahl, spændende genlæsning af forsøget med at vende tilbage til naturen på en lille ø i Polynesien i Marguesas øgruppen. Og så har jeg fået et forkølelsessår af al den vind og havsejlads, men Kay synes jeg er dejlig alligevel.

MANDAG DEN 13. JULI

Loggen viste her til morgen 191 sm gennem vandet. Afgangen fra Gedser var lidt spændende, da de to søredningsbåde var ude at kikke på om vi alle var OK i den friske vind på 8-10 ms fra NV, men hos os var der ingen problemer med at runde bøjen ind til Guldborgsund. Som de "lokalkendte" vi er, snød vi et par tyske både, der var nød til at følge



afmærkningerne - al form for sejlads er jo "kapsejlads". Vi var relativt hurtigt gennem broen og havde vinden foran fra tværs og havde en smuk sejltur gennem sundet og frem til vores udvalgte turbøje ved Grimms Nakke, Sundowner! Det var en fin romantisk aften og nat at overnatte her, både aften og morgendukket i det nu fint stille vejr.

TIRSDAG DEN 14. JULI

Igen var batteriet tomt for strøm, så vi valgte at gå rundt om hjørnet og ind hos Guldborg-Falster Bådelaug for at lade op og nyde dagen med solbadning og jeg fik en varm løbetur i området. Hygge med de lokale, GFB er altid et besøg værd og en omgang øl siger de ikke nej til. Vi besluttede at købe et nyt batteri, da vi næste dag alligevel skulle forbi Vordingborg, efter ca. 15 år og et halvt døgn i saltvand var det vel OK levetid. Fik en lang snak med GFB'erne, især én som arbejdede på Guldborgsundbroen, der om sommeren åbner hver gang en båd vil igennem fra kl. 08:00 til solnedgang, men resten af året er der åbning 09:00-13:00 dog kan fragtbådene bestille tid døgnet rundt. Fin service! Det koster ikke noget at ligge hos GFB og der er fine toilet/badeforhold for 5,- kr. Log over land 162 SM

ONSDAG DEN 15. JULI

Loggen viste nu 216 sm gennem vandet. Afsejling fra GBF ved 10-tiden og for motor gennem broen, derefter op med kludene og fint sejlvæjr i sol og bidevind i 6-7 ms og rundt Falster ned gennem den forfaldne Storestrømsbro syd om Masnedø og ind til Marineservice, som selvfølgelig blev et dyrt besøg - ud over det nye batteri! Til gengæld kan man som kunde ligge i deres lille havn for 80,- kr. inkl. bad/strøm

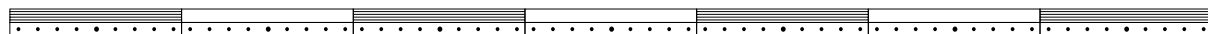
m.m. Kun larmen fra Masnedøbroen, når toget skal over, er øredøvende. På den anden side ligger som bekendt Vordingborg, som vi gemte til en anden gang. Log over land 181 SM

TORS DAG DEN 16. JULI

Inden afgang mod Kalvehave blev det til lidt shopping i Marinecentret, jeg købte en hoodie og en bluse med blå/hvide striber (hvad ellers ;-)) og Kay fik købt en tigerkrog og flotte sejlerhandsker til vinterbrug, han er så glad for dem, at han ville sove med dem om natten! Vi var blevet enige om kortere daglige sejlads og mere tid i havnene og til afslapning. Kurs mod Kalvehave med sejl og "hvepsen" = vores sort/gule spiler, ca. 6 knob og solskin omkranset af marker og skove. Kalvehave er et hyggeligt sted med udsigt til Dronning Alexandrines Bro, som de var i gang med at reparere. Efter proviantering og kaffe badede vi fra en fin badebro og gik en tur rundt. Der var flere huse til salg, som lå med den fineste udsigt til vandet, som man godt kunne få lyst til at købe. Lækker aftensmad: Kartoffelsalat, kogte majs, bøf med champignon og rosévin. Lang snak om følelser og Silke og om at flytte sammen - 2 lækre Irish coffee til hver (1 for meget til mig!) I seng over midnat. Næste morgen: Jeg kunne godt mærke, at kroppen havde fået lidt for meget alkohol, men en tur i vandet, +15°, hjalp meget til at blive klar til en ny dag. Log over land 190 SM

FREDAG DEN 17. JULI

Kay sendte sms til Svend og ønskede tillykke med de 70 år. Kort sejltur for motor ca. 1 time til Nyord, som er et fint sted i Bøgestrømmen. Sundowner! Havnen opstod for 120 år siden, som hjemhavn for øens ca. 30 sejlskibe og som



base for det dengang store lodseri, hvor der på det højeste var beskæftiget 28 lodser. Byen har smalle gader og roser i alle de idylliske haver, en fin 8-kantet kirke, restauranter og café med salg af lokale produkter og andre delikatesser, så som: sennep, balsamico, whisky m.m. Vi gik en tur ud til det lille lodsmuseum på 4m2 og spiste dejlig frokost på Noorbo Handel/Café - utrolig fin betjening. Imens blev alt sengetøj luftet i flere timer - herligt :-). Jeg fik læst bogen "En pige og en dreng" af Morten Brask. Den er let læst med korte sætninger, ikke den store litteratur, men den ramte nogle følelser i mig. Et ungt par bliver gravid med tvillinger, som fødes for tidligt og dør, de går fra hinanden, han sælger alt, siger sit job op, kører på motorcykel mod Sydeuropa, sender en sidste hilsen til sine forældre og eksen, kaster telefonen i vandet og kører af sted, helt fri for alle bindinger, spændende at digte videre på hans liv. Log over land 193 SM

LØRDAG DEN 18. JULI

Vi gik en tur ud til kirkegården langs marker med køer og udsigt til vand og Mønbroen, som den også kaldes, vejret var dejligt med sol og varme. Der var en ledig grund helt ud til vandet i nærheden af havnen, et lille sommerhus og en badebro her, det begyndte vi at drømme om. Drømmen brast dog, da vi fandt ud af at grunden kostede 1,1 mil. (havde gættet på det halve!) og den var kun på 275 m2 - ærgerligt. Vi havde planlagt at ligge for anker under Viemoseskoven, men det blæste en hel del ret ind i havnen, så vi ventede med afsejling for motor til ved 18-tiden, desværre var begge bøger optaget, så vi måtte ligge for anker, ind og røre bunden og så bakke ud, men inden det kom så vidt, stod vi så fast på bunden, at jeg måtte smide alt tøjet og skubbe båden fri :-). (den var næsten fri da jeg hoppede af. Det blev en smuk og helt vindstille aften og nat med spejlblankt vand, en af de fineste oplevelser på turen. Lækker middag og Irish coffee. Log over land 197 SM

SØNDAG DEN 19. JULI

Ud af køjen efter en nat med åben forluge og stjernekikkeri og direkte i vandet, det elsker vi begge. Af sted mod Rødvig, først for motor, derefter sejl og spileren kom op, men vinden var ikke rigtig med os. Vi kom dog i havn og fik en god plads i fiskerihavnen. Rødvig havn er stor med afdeling for både fritidssejlere og industri hvor de store servicebåde til havvindmøllerne på Kriegers Flak fylder en pæn del. Spiste aftensmad hos Rødvig Røgeri. Vejret var køligt med regn. Log over land 212 SM

MANDAG DEN 20. JULI

Jeg var træt og sov længere end jeg plejede, hvilket Kay ikke kunne forstå, for sådan plejede jeg ikke at være. Ja, ja der er meget nyt at lære, når man er sammen hele døgnet hver dag. Det blev til en dejlig spadseretur ad Trampestien til Koldkrigmuseet (vi var ikke derinde) og flot udsigt til den sydlige del af Stevns Klint. Undervejs passerede vi Boesdal

Kalkbrud, hvor en masse mennesker var ved at gøre klar til en lukket festival, der lignede en mellemting mellem Christiania og Femølejer. Vi fandt ud af, at de hedder "The Borderlands" hvor alt er skabt af dens medlemmer og handler om livet mellem drøm og virkelighed. Se: www.theborderland.se. I Rødvig fik vi besøg af en tysk mand og hans søn fra nabobåden, de ville høre om en god havn at lægge til i København og de fik en grundig gennemgang af havnene af Kay. Rugbrødsmad til aften efter nogle "små" glas hjemmelavet Ratzeputz fra naboen. "Ratzeputz Bitter" er en unik, tysk bitter, der indeholder ekstrakter og destillater af ingefærrod, der siges at være godt for maven. Smagen er kraftig og stærk, og efterlader en lang eftersmag. På trods af at alkoholprocenten i dag ligger på hele 58, har den tidligere været væsentligt højere."

TIRSDAG DEN 21. JULI

Vi sov længe til kl. 10, utroligt så meget vi kan sove på en sejlerferie. Det blæser 8-10 m/s, så vi skal ikke af sted lige med det samme. Vi vil gerne til Bøgeskoven, Bøgeklubben siger Lisbeth altid, og afslutte ferien der. Derfor afventer vi roligere vejr i løbet af dagen. Har brugt tiden til et tiltrængt bad! Jeg er i gang med "Morgendagens mand" af Ebbe Kløvedal Reich. Den handler om politik i 1878 - 85. Jeg har været ved at opgive den flere gange, det er avanceret læsning, han er dygtig, ham Ebbe, han kan sin historie og sin litteratur. Vi kom ud af havnehullet lidt over kl. 18 og med fin vind og lidt sol på Stevns Klint nåede vi i havn i Bøgeskoven. Sundowner! Lækker aftensmad: Stegt laks, ris og nykogte majs, rosévin og Irish Coffee - vi skal vist meldes ind i AA i en periode, når vi kommer hjem. En fin aftentur på molen og så i køjen. Log over land 223 SM. Næste morgen det obligatoriske havbad, brunch og en lang tur ud gennem skoven og retur langs vandet, puha hvor er der smukt i Danmark sådan en sommerdag! Kaffe og kage på traktørstedet inden fortøjningerne blev kastet. Lun sejlad hvor fru - den kommende - solbade på fordækket som Gud havde skabt hende og skipper nød udsigten. Den nyindkøbte tigerkrog måtte afprøves på en bøjle på turen hjem til en sidste dukkert inden ankomsten til Sydhavnen. Log over land 239 SM

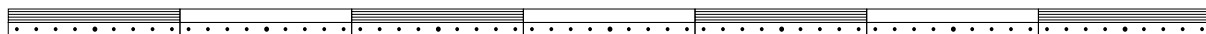
Sammenpakning og afmønstring efter nogle dejlige uger. Hjem og pakke Kays hus sammen p.g.a. flytningen til Hellerup - men se det er en helt anden historie.

Total afstand for hele turen er 239 SM

OPLEVET OG SKREVET AF: LISBETH OG KAY NYLANDER
DEN 283 BIBS

SUNDOWNER PR. PERSON:

- 6 cl Rom
- 10 cl Ananas/tropical juice
- 3 cl kokoslikør
- 3 cl Orangejuice
- Revet muskatnød

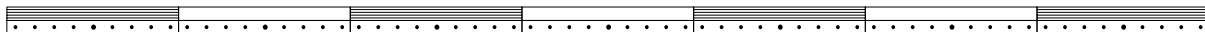


KAPPSEGLA PÅ BANA MED

spinnaker

AV MAREK JANIEC SWE 829. FOTO: BJÖRN HEDIN

Här fortsätter vi med sista avsnittet i serien om spinnakersegling. I Medvind 2, 2015 fick vi reda på hur man gör för att få upp spinnakern och börja segla. I förra artikeln i Medvind nr 4, 2015 fick vi lära oss de vanligaste manövrarna, vilka är fullt tillräckliga vid cruisingsegling, men även vid distanskappsegling där banbenen ofta är långa och därmed spinnakermanövrarna relativt få.



HÄR SKA VI BESKRIVA några ytterligare manövrar som är bra att kunna utföra vid bankappsegling, där det kan vara viktigt att inte förlora tid och placeringar och även metoden att sätta och ta ner spinnakern från förluckan.

HISSA I LOVART

Ibland har man råkat få spinnakern på fel sida inför sättning och då blir man tvungen att sätta den från lovart. Metoden kan vara följande:

1. Båda suggorna sätts an av mittgasten eller rorsman
2. Fördäcksgasten tar upp spinnakern ur säcken och tar den under den arm, som är till lovartssidan om gasten tittar framåt
3. Fördäcksgasten förflyttar sig med spinnakern under armen utanför alla vant fram till båtens för. Det är mycket viktigt att fördäcksgasten inte roterar ett varv under sin förflyttning, för då blir med säkerhet spinnakern snodd i ett timglas. Mittgasten följer med gajarna. Lägajen sätts an och sätt fast i läge för läns, vid gippmärket.
4. Fördäcksgasten håller spinnakern löst framför förstaget medan rorsman eller mittgasten snabbt hissar den i topp. Om man seglar plattläns, räcker det att släppa spinnakern från fördäck en bit framför masten. Om man hissar på slör, måste man släppa i lä av förstaget. Om mittgasten hissar, drar rorsman i lovartsgajen, annars tvärtom.
5. Mittgasten skotar spinnakern med båda gajarna och kör den flygande med bara suggorna ansatta.
6. Fördäcksgasten tar loss spinnakerbommen från sitt stuvningsläge, sätter fast lovartsgajen på ena änden och sätter fast den andra änden på masten, alltmedan mittgasten följer med skot, upp- och nedhal.

TA NER I LOVART

Under bankappsegling väljer man ofta att ta ner spinnakern i lovart, främst för att få spinnakern på rätt sida vid nästa sättning. Denna nedtagning ger en god kontroll på själva nedtagningen och god ordning på packningen av spinnakern. Dessutom ger manövern den fördelen att om spinnakern inte kommer ner hela vägen av någon anledning hamnar den i storseglet och på däckets lovartsida istället för att blåsa i vattnet, samt att nedtagningsmanövern också sker på motsatt sida i förhållande till där förseglet skotas. Därför är metoden att föredra även vid cruisingsegling för den innebär en säker och kontrollerad metod att få ner spinnakern. Manövern kräver dock helst att man kan falla av och länsa några båtlängder under själva nedtagningen.

1. Fördäcksgasten har som vanligt rätt ut fallet i tid samt kontrollerat att lägajen ligger upplagd på toften så att den kan löpa fritt.
2. Fördäcksgasten hissar eller rullar ut förseglet om det är nertaget eller inrullat. Mittgasten skotar förseglet för brant slör för att inte få kvar så mycket att skota under själva rundningen.

3. Fördäcksgasten tar ner spinnakerbommen i god tid och stuvvar den på storbommen eller annan plats
4. Spinnakern körs flygande tills den skall ner. Detta innebär att den kan hållas uppe längre tid, eftersom det nu kommer att gå mycket fort att få ner den. Fördäcksgasten tar tag i lovartsgajen och agerar till en början en tillfällig spinnakerbom genom att hålla fast och skjuta ut lovartshornet
5. När spinnakern ska tas ner, släpper mittgasten, eller rorsman, lägajen samtidigt som fördäcksgasten, hållande i lovartshornet, förflyttar sig bakåt mot sittbrunnen.
6. Väl nere i brunnen börjar fördäcksgasten mata ner lovartshorn och underlik i säcken. När spinnakerns lähorn helt har kommit över på lovartssidan av förstaget och en bit bak på fördäcket, släpper mittgasten fallet, samtidigt som fördäcksgasten matar ner hela spinnakern i säcken i samma takt som den kommer ner. Vid behov kan mittgasten bromsa fallet en aning så att fördäcksgasten hinner med.
7. Efter det att fallet är släppt, kan mittgasten nu koncentrera sig på skotning av förseglet under rundningen, medan fördäcksgasten drar ner det sista av spinnakerns underlik i säcken.

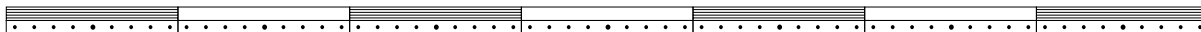
Det är viktigt för en snabb nedtagning att lägajen löper lätt och inte kinkar sig. Om så händer, måste rorsman hjälpa till med att mata fram det genom blocken.



Nertagning i lovart. Fördäcksgasten stuvvar ner spinnakern i lucköppningen.

SPINNAKERN I FÖRLUCKAN

På Ostkusten har man på senare tid utvecklat en metod att hissa och ta ner spinnakern från förluckan. Metoden har kopierats från Expressklassen, men även andra klasser, till exempel J24, använder metoden på vissa håll. Den



stora fördelen med den metoden är att sättning och nertagningsmanövrarna går snabbare, eftersom spinnakern inte behöver dras fram och tillbaka över förbi vanten. Men det kräver att man tar bort förluckans låsbeslag för att inte riskera att riva sönder spinnakern vid sättning och nertagning. Man måste också arrangera med en krok karbinhake eller dylikt på sargkanten framför riggen bakom övervanten eller framför förstaget för att förhindra att spinnakerfallet stör genuan vid krysslagen. Till exempel monteras en karbinhake långt bak på yttre genuaskenan BB, där den delar kan dela travare med spinnakerblocket. Haka i spinnfallet här efter nedtagning och lossa före hissning. Spinnakern är ska vara kopplad hela tiden men fallet behöver vara ganska långt för att räcka bak ända hit och sen fram till spinnakern som ligger i förluckan.

Dessutom är det bra med en vattentät spinnakersäck med dränering för att inte blöta ner dynorna, som man ofta förvarar längst fram vid kappsegling. Metoden kräver också att fördäcksgasten kan "vandra omkring" på fördäcket utan risk och utan behov att behöva hålla sig fast med ena handen, vilket gör metoden olämplig vid kappsegling i hård vind.

Genom att man måste ta bort förluckans låsbeslag gör metoden sannolikt helt olämplig vid cruisingsegling. Man vill ju nog kunna ha luckan låst, både för att kunna förhindra obehöriga besök och för att rent båtsäkerhetsmässigt, förhindra överbrytande sjö att slå upp luckan och vatten rinna in i båten.

METODEN

Istället för att ha spinnakersäcken hängande i ruffnedgången, hänger man upp den under förluckan. Tänk på att använda fästen som inte är vassa. Alternativt kan man bara låta spinnakern ligga direkt på tofterna. Spinnakern kopplas som vanligt. Med luckan stängd kommer nu spinnakerfall och gajar hållas på plats av luckan.

HISSA I LÄ

1. Fördäcksgasten lösgör fallet från eventuell tillfällig läsning för att göra det möjligt att hissa. Detta glöms bort ibland med efterföljande "panikläge".
2. Spinnakerbommen riggas som vid en "normal" lähissning från ruffnedgången.
3. Fördäcksgasten öppnar förluckan och låter den vila mot masten. Sätt en gummistropp på luckans insida att fästa i masten när luckan öppnas så att den inte faller igen under hissning. Gajar och spinnakerfall löper nu under förseglets underlik.
4. Fördäcksgasten hissar spinnakern, som vid denna metod brukar ske vid masten, samtidigt som mittgasten drar i lovertsgajen. Om lägajen är fastlagd vid gippmärket, står spinnakern fint och endast lite trimning av spinnakerbom och gajar återstår.
5. Fördäcksgasten stänger förluckan.



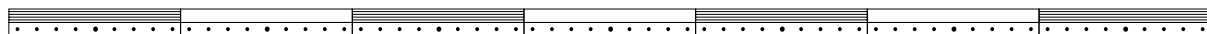
Hissning i lä under genuan. Fördäcksgasten hjälper spinnakern att komma upp ur förluckan. Man kan skymta spinnakern som en vertikal "korv" bakom förseglet.

TA NER I LÄ

1. Fördäcksgasten öppnar förluckan
2. Mittgasten drar åt läsuggan för att fördäcksgasten enkla ska kunna komma åt lägaj och lähorn.
3. Fördäcksgasten sträcker ut ena armen under förseglets underlik och tar ett stadigt tag i lägajen. Mittgasten släpper lovertsgajen, lossar fallet och låter det kontrollerat glida i handen medan fördäcksgasten drar ner spinnakern i förluckan.
4. Fördäcksgasten "stuv" fallet i karbinhaken framför förstaget eller alldeles bakom övervanten för att undvika att det ska trassla med förseglet under kryssen.

HISSA I LOVART

1. Fördäcksgasten lösgör som vanligt fallet från sitt "stuvningsläge" för att undvika "panikläge".
2. Mittgasten kontrollerar att lovertsgajen är fastsatt vid gippmärket.
3. Fördäcksgasten öppnar förluckan och låter den vila mot masten. Gajar och spinnakerfall löper nu rakt ut ur luckan och över fördäcket.
4. Nu kommer spinnakern att komma upp framför vanten, så det går bra att hissa den direkt upp ur luckan så länge man seglar tillräckligt lågt. Men på brant slör eller halvwind kan manövern vara svår att genomföra, eftersom spinnakern kommer att blåsa in i förseglet, så man måste kunna plattlänsa några båtlängder under manövern för att kunna få upp seglet.
5. Fördäcksgasten hjälper mittgasten att dra ut lähornet fram till förstaget och hissar därefter seglet vid masten. Samtidigt drar mittgasten i lägajen så att lähornet kommer runt förstaget och sätter därefter fast lägajen i läget för vid gippmärket. Samtidigt drar han litet i lovertsgajen för att få spinnakern att stå och börja dra. Under tiden sätter fördäcksgasten upp bommen. Till sist stänger



fördäcksgasten förluckan och mittgasten trimmar gajar och spinnakerbom för maximalt drag.

TA NER I LOVART

Vid kappsegling försöker man att alltid ta ner spinnakern i lovart. Det är svårare och tar längre tid att ta ned i lä. Nedtagningen görs på liknande sätt som vid nertagning i ruffluckan. Se till att lovarts genuaskot hamnar bakom den öppna förluckan, annars blir det trassel!

Nu återstår bara träning och mer träning. Samla ihop gastarna och stick och ut på några pass. Övning ger färdighet. Och för dig som inte kappseglar kan vi utlova en betydligt roligare och trevligare segling, så snart du blivit vän med din, tidigare kanske aldrig använda, spinnaker.



Besättningen har påbörjat spinnakernedtagning i lovart. Här kan man se att det sitter en nedhalslina fastsatt mitt på spinnakerns underlik, en liten finess som underlättar nedtagningen.

PLASTA IGEN MOTORBRUNNEN

 **JAG HAR FÅTT FÖRFRÅGAN** på hur motorbrunnen plastas igen. Här kommer beskrivning hur jag gjorde. När jag köpte vår IF, så var motorbrunnsluckan tätad med sikaflex i skarven och fixerad med vantskruv från insidan. Motorn satt på akterspegeln. Tätningen mellan luckan och båten var tät, men eftersom vi skulle epoxybehandla botten så bestämde jag mig för att fixera luckan permanent. Min personliga synpunkt är att det är opraktiskt att ha motorn i akterhacket. Har även hjälpt en seglarkompis att göra samma på sin IF-båt.

Luckan är tunn. Den är fasad och kan sitta hårt. Skrapa bort sikaflex från skarven och pressa från insidan så lossar den. Detta kan med fördel göras på hösten så att eventuell fukt i skrovet kan torka under vintern. Luckan tar du in i värmen. Plasta sedan på våren. Jag fasade kanterna i skrovet med slipverktyg på en rondell. Vattenlinjens färg slipads ned ända till gelcoat. Hela ytan ruggas upp för att få bra vidhäftning. Själva luckan slipas också rent med 80 papper från färg ända ned till gelcoat. När alla ytor är renslipade så torka med acetone.

Nästa steg är själva plastningen. Jag valde polyester för att det är billigt, enkelt att använda och att det i detta fall skulle bli tillräckligt starkt. En pensionerad målare i min båtklubb har lärt mig plastningsteknik, men jag rekommenderar att läsa på om polyester. Jag brukar tillsätta 1.5 ml härdare till

100ml (1dl) plast. För att få rätt mängd använder jag en 5 ml spruta till härdaren. Jag blandar i papperskaffekoppar från bensinmacken. Spackel fås genom att blanda talk med polyester tills rätt konsistens. Tänk på att blanda i tillräckligt med talk så att spacklet inte rinner.

Förbered kommande moment eftersom polyester härdar ganska snabbt ca 30 min (med 1.5% härdare) så att du hinner klart utan att stressa. Kleta ut spacklet på båda kontaktytor. Sätt luckan på plats och kontrollera att den är i linje med övriga skrovet. Använd vantskruven för att få rätt fixering. Nu kan du jämna ut spacklet med en så kallad japanspackel (använd två så går det lättare). Jag valde att lägga en tunn glasfiberväv utanpå luckan för att jag tyckte att luckan var så tunn och jag ville ha lite extra styrka. Pensla i så fall på plast direkt på spacklet och luckan och lägg väven i detta. Mätta väven med plast (dutta med pensel). Jag tycker det är lättare att använda en pensel för att få bort luftbubblor än att rulla med metallroller). När jag lagt väven så blev ytan rätt ojämn. Jag väntade någon dag, slipade, spacklade med polyesterspackel, väntade någon dag igen och slipade en sista gång. Färdigt!

Tänk på att skydda dig ordentligt under arbetet, speciellt ögonen. Använd långärmade kläder, handskar och andningsskydd både då du slipar och plastar.

MARTIN RUNDSTRÖM

Färdigslipade kanter kring motorbrunnen.



Plastat och klart.



VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

 **JUST NU HAR VI** - som varit på Charlotte Greppes regelkväll i Långedrag – förnyad stenkoll på kappseglingsreglerna. Det blev en gedigen genomgång från grundläggande väjningsregler, via fokus på starten, till rundning i en läns-gate. En trend som Charlotte berättade om, är att man kan ta ett poängstraff när man har brutit mot reglerna, även efter seglingen. Detta för att underlätta att ta sitt straff och undvika segdragna protestförhandlingar. Fast inom IF-klassen har vi rätt så sällan protester, det mesta löser sig redan på banan.

VIF har också haft sitt årsmöte och valt en ny styrelse för 2016. Ordförande är Fredrik Hansson, kassör Joop Somhorst och övriga ledamöter är Ann-Charlotte Gustafsson, Alf Andersson, Tore Wickerström, Göran Ejdeling och Bengt Cederblad.

Peter Berg slutar som kassör för VIF efter sexton år. Han byter båt och fortsätter sin seglingskarriär i C55 efter vinsten med sin IF på SM i fjol. Vi önskar Peter lycka till och tackar för en långvarig och gedigen insats för VIF. Peters fina gula IF (1489) kommer att tävla vidare med en ny ägare: Karin Hårding. Hon och hennes gäst är mycket entusiastiska inför kommande säsong.

Vidare planerar VIF för träningskvällar och bryggsegling inför SM i Skärhamn, Distriktsmästerskap på Marstrand, ett stort IF-deltagande på Tjörn Runt, skärgårds-träff helgen efter Tjörn Runt och andra seglingar som ingår i VIF-cupen, se VIF:s hemsida. Säsongens avslutning blir enligt tradition höstfesten med skaldjur.

Förra säsongen skaffade VIF en Go-Pro kamera som kan monteras på aktern och flera filmer har lagts upp. Här kan man se hur en kappsegling går till, hur besättningsarbete kan se ut, med mera. I år kommer vi att fortsätta filma



Peter Berg (th) avtackas som kassör.

och lägga upp filmerna på IF-förbundets YouTube kanal, med länkar från vår fina nya hemsida. Återstår att önska alla en fantastisk sommar, hoppas vi ses på banan eller ute i skärgården, njutande av sol, segling och bad.

JOOP SOMHORST, ORDFÖRANDE VIF

PS. Funderar du på kappsegling, ta gärna kontakt med oss i VIF. Vi hjälper gärna till med tips för utrustning, trim, manöver, gäst och liknande. Det är inte så svårt som man tror, alla kan lära sig, och det är väldigt, väldigt roligt! DS.

IF på rad i Hinsholmen.



SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN



FOTO: MOGENS CARREBYE

DET GÅNGNA VINTERHALVÅRETS AKTIVITETER började med klubbens årsmöte 16 februari. Tio personer deltog, vilket storleksmässigt har varit vanligt de senaste åren. Styrelsen förnyades med en person, Dennis Möller, då Cecilia Mårtensson hade avböjt omval på grund av tidsbrist. Däremot ställer hon gärna upp, såsom väl meriterad på annat håll i ekonomiska frågor, som revisor efter avgående Göran Persson.

På dagordningen fanns en punkt att besluta i frågan om kommande försäongsaktiviteter och årsmötet diskuterade olika möjligheter. Jörgen Gullacksen med hemmahamn Abbekås tipsade om ett fint segelsportmuseum i Svendborg och fick i uppdrag att undersöka möjligheterna 19-20 mars eller 3 april.

Johan Winberg från Råå kunde ordna en repris på den så uppskattade studiecirkeln i sjömansarbete på modernt tåg-

virke. Det uppdrogs till styrelsen att ta fram lämplig tidpunkt för det senare. Besöket till segelsportmuseet kunde inte genomföras av skäl som SSIF inte rådde över. Däremot kunde studiecirkeln genomföras den 31 mars med det maximala deltagarantalet 10 personer inklusive kursledaren Johan med gott resultat och med mycket nöjda deltagare.

Segelsäsongen började med några härliga högsommardagar i slutet av mars och i början av april. Några av oss utnyttjade tiden väl och lyckades sjösätta och rigga sina båtar innan det riktigt ruskiga aprilvädret anlände. Vi andra fick snällt vänta till nästa värmeperiod från valborgsmäss och därefter.

I Sydsverige får vi numera mest nöja oss med det som lokala klubbar kan erbjuda i veckokappseglingar. Vi är några runt vår kust som regelbundet nyttjar detta. För övrigt kan vi delta i de SRS-kappseglingar som anordnas för i huvudsak större båtar, till exempel Öresund Cup som kommer att bestå av 7 seglingar varav 4 i Sverige och 3 i Danmark.

Eftersom det inte nu längre är så många IF-båtar i regionen som kappseglar, kommer det att vara osäkert om det skapas några möjligheter för egen klass. Vi kring Sundet och Sydkusten är ändå lyckligt lottade genom att vi har möjlighet att delta i riktig äkta bankappsegling på kryss-länsbana en gång om året och på ett framseglingsavstånd på bara en dag eller eftermiddag. Det är det danska mästerskapet, en tävling som brukar locka drygt 15 besättningar av olika nationalitet, och tävlingen har lyckats behålla sin mästerskapsstatus de senaste åren just tack vare några utländska entusiaster. Årets tävling kommer att arrangeras 17-21 augusti av Sejlklubben Sundet i Svanemöllehamnen och seglas på vattnet utanför Skovshoved, som ligger hyfsat fritt från den annars så besvärande Öresundsströmmen.

Johan Winberg från Råå demonstrerar handgreppen och visar på verktyg som förenklar arbetet.



MAREK JANIEC

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

NU STARTAR PLANERINGEN för sjösättning och sommarens seglingar. Även om isen fortfarande ligger så håller den på att släppa i stränderna och snart är det öppet vatten. Vi är nu över 40 medlemmar i klubben.

Till sommaren ska det seglas Norrlandsmästerskap i IF-klass och inbjudningar har skickats ut. Det är Lars Nordin och Patrik Nyberg som tagit initiativet att tillsammans med Örnsköldsviks segelsällskap anordna kappsegling. Konceptet bygger på att det finns flera lånebåtar i Örnsköldsvik.

Patrik meddelar att det nu ser ut att komma besättningar

från Härnösand, Örnsköldsvik och Umeå. Men vi hoppas såklart på fler från BIF:s långa kust ska anmäla sig.

Vare sig man vill eller inte vill kappsegla så kan det alltså vara ett tillfälle att komma till Örnsköldsvik helgen 18-19 juni om man bara vill passa på att träffas och se hur andra IF-båtar är riggade. Det är ju ibland någon detalj på båt eller rigg som det undras över. Kanske någon har hittat en bra lösning på just det du funderat på.

CLAS TJÄDER, SWE-3082, ORDFÖRANDE I BIF

OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

JAG VILL TACKA AVGÅENDE ORDFÖRANDE Lars Gradén för hans stora engagemang och arbete inom OIF. Han startade IF-projektet Pryda Mari och jag har under en vecka haft kontakt med två olika personer som vill börja kappsegla efter att ha läst om Pryda Marie i en båttidning. Båten har inneburit mycket arbete, men det har det varit värt, tycker jag. Lars startade också aktiviteterna vid Gäddviken (Skinderviken innanför Fjäderholmarna) där vi idag har en IF-fleet..

OIF har flyttat över från vår gamla hemsida till vår nya www.oif.ifboat.se. Den nya är bättre och vi har bland annat skickat ut vårt första massmail till 230 personer. Tanken med det är att medlemmarna ska få kontinuerlig information om OIF:s aktiviteter direkt till sin epost-adress. Vi har

också lagt tid för att justera aktivitetskalendern, där man kan klicka på ett datum i kalendern och få mer info om vilken seglingsaktivitet som händer då. Under den senaste tiden har hemsidan haft cirka 1000 besök per månad.

När du håller tidningen i din hand har vi seglat Lidingö runt, där vi var största klass med 12 båtar, Örnö runt och Mälarvarvet, seglingar som ingår i Stockholmscupen. Kommande seglingar är DM, Gäddisregattan och Höstrasta. Vi planerar också en IF-fest i höst med prisutdelning för Stockholmscupens vinnare samt föredrag om IF-segling. Vi kommer också presentera våra planer för hur vi ska uppmärksamma vår blivande 50-åring, IF-båten kommande år!

MARTIN RUNDSTRÖM, ORDFÖRANDE OIF

NORRLANDSMÄSTERSKAP 2016

Slipa botten, vässa formen och framför allt, kom och delta i Norrlandsmästerskapet 18 juni i Örnsköldsvik!

ÖRNSKÖLDSVIKS SEGELSÄLLSKAP arrangerar Norrlandsmästerskap för IF lördagen 18:e juni, samt möjlighet att segla Byggsigurdregattan söndagen 19 juni. Lördagens tävling seglas på krysslänsbana på Örnsköldsviksfjärden. ÖSS kommer att ta ut en startavgift på 250 kronor för NM samt 150 kronor för Byggsigurdregattan.

ÖSS har fem IF:ar i klubbens ägo. Dessa kan du som gäst få hyra för den blygsamma kostnaden av 500 kronor, först till kvarn gäller. Styrelsen i BIF har beslutat att sponsra denna båthyra för medlemmar i BIF. Mer information om detta läggs ut på BIF:s hemsida (<http://bif.ifboat.se/>). Detta betyder att långväga gäster endast behöver ta med egna segel. Det finns tillhörande segel men de är inte i god tävlingskondition. Vi arbetar med att få fram fler båtar än klubbens att hyra, så tveka inte på att höra av dig. För dig som vill delta med egen båt ordnar vi självklart kostnadsfri hamnplats i Lungvikshamnen. ÖSS:s klubbstuga finns

att tillgå som lokal för boende. Lokalen är utrustad med kök och toalett, men dock ingen dusch. Vill du övernatta där, medtag egen säng (madrass). Vill du övernatta flottare finns IF-båtar, hotell samt vandrarhem i närheten.

I nuläget har vi besättningar från Härnösand och Örnsköldsvik anmälda. Det vore självklart trevligt ifall vi skulle kunna locka ut fler på banan! För anmälan, bokning av hamnplats, bokning av hyrbåt eller andra funderingar hör då av er till Patrik Nyberg alternativt Lars Nordin.

Bästa seglarhälsningar,

PATRIK NYBERG ÖSS, 070-281 86 96

NYBERG.PATRIK@HOTMAIL.COM

LARS NORDIN ÖSS, 070-231 11 12

LARS.NORDIN78@GMAIL.COM

CLAS TJÄDER ORDFÖRANDE BIF, 070-227 74 51

/070-357 07 83

CLAS.TJADER@NORRSKOG.SE

WWW7.IDROTTONLINE.SE/ORNSKOLDSVIKSSS-SEGLING

"VILL DU SEGLA NORSKA MÄSTERSKAPEN"

Sommaren 1989 ringde mig Mikael Henriksson, då min värsta konkurrent när det gällde kappsegling här hemma på västkusten, och undrade om jag ville segla Norska mästerskapet ihop med honom. Det lät ju väldigt spännande, då jag inte seglat många mästerskap och inte alls utanför Sveriges gränser, så jag tvekade inte en sekund.

MIKAEL ANMÄLDE OSS TILL VESTFJORDEN och Norska Mästerskapen, ordnade båt och planerade det mesta. Vi skulle få låna båt inne i Oslo och sedan segla ut till banan, som låg utanför Gåsöya. Kappseglingarna skulle starta på fredag kväll, klockan 17.00! Lite underligt tyckte jag men okay. Vi hann inte ens lasta ur båten, som liksom de flesta norska familjebåtar var fylld med "allsköns bråte" innan starten gick. När vi närmade oss banan fick vi i alla fall hjälp av Knut Sohlberg med att tvätta botten! Han var favoriten det året.

VÄNNER FÖR LIVET

Efterhand dök fler och fler båtar upp och jag gav dem namnet popcornbåtar. När vi kom in till hamn efter kvällens segling träffade vi Jorun, som då basade för Vestfjorden. Vi blev hänvisade till "Yttre" där bostad fanns. Vilken fin liten ö mitt ute i inre Oslofjorden! En fantastisk vy in mot Oslo och Holmenkollen, speciellt när det var mörkt! Nästa morgon blev Mikael och jag "purrade" av Jorun och Anne. Vi fick nära nog frukost på sängen. En sådan start! Och vilket slut det blev. Vi vann regattan bland 37 startande båtar! Nu var vi var fast för gott! I Norge skall vi segla!

Men ett tag var det väl lite diskussion om vi skulle få vara med. En av de drivande som pläderade för oss och för att vi skulle vara med var Svein Wright, samtidigt som han var en hård konkurrent. Andra som var med redan 1989 och är still going är bland andra Björn Andersson, Svein Hedlund, och inte minst Robert Bay. Kristian Hansen måste jag också nämna, även om han inte är aktiv längre. Han var länge med tillsammans med sin kone och kunde läsa Oslofjorden som ingen annan. Vi fick vänner för livet!

VILKEN FANTASTISK GÄSTFRIHET

Mikael och jag fortsatte att segla ihop några år och fick några fler svenskar att prova lyckan i Oslofjorden. Som mest var vi fem svenska besättningar som deltog. Norge lockade varje år men Mikael och jag separerade efter några år, då mina gutter blev så stora att de ville vara med. Per (redaktören) som tidigare seglat med Ture Weimen började då segla Mikael. Det var, och är alltid väldigt spännande var NM skall seglas (vilken klubb) och vilken båt får vi låna.

Vi har seglat på hela inre Oslofjorden. Längst in vid Lille Herbern, Oslo BK och på Bunnefjord, KNS, via Vestfjor-



den SK med vattnen utanför Gåsöya över till Nesoddens SK, vidare ned till Asker och sedan ut till Hurum. Båtarna, som vi fått låna, låg inte alltid i närheten, men många gånger fick vi båtarna "framkörda"! Och framför allt hemkörda, så vi kunde ta bilen hem några timmar tidigare på söndagskvällen. Vilken fantastisk gästfrihet och service vi har fått ta del av. Vi har till och med fått mat och logi, med många trevliga uppesittarkvällar, där ett och annat glas vin slunkit ned.

HÅLLER PÅ SÅ LÄNGE HÄLSAN STÅR BI

Efter att mina pojkar slutat segla blev det åter några år med Mikael och Per. Sedan blev det ett par år med Anders Öfverman tills Per och jag strålade samman för gott! Jag kan säga så, för vi tänker hålla på så länge hälsan står oss bi. Mikael har tyvärr fått problem med balansen och därför blivit tvungen att sluta segla.

Man kan inte bryta en 25-år lång tradition bara för att det gått 25 år! Det är ju inte bara seglandet som är på topp utan även det sociala deltagandet. Vi känner oss numer som infödda och vi har ju blivit tilldelade protektoratet mellan Aker Brygge och Dröbak. Sätet är beläget på "Yttre". "Obe tydligt begränsat norskt statsborgerskap".

Vi har också haft fantastiska framgångar på NM. Vilka var då (hittills) mina roligaste segrar? Självklart den första med Mikael 1989. Då var det olympisk poängberäkning och vi fick tre poäng. 37 båtar deltog! Sedan när "gutterne" var med och vann och sist som alltid fjolårets segling med Per. Han, förresten, är ju numera med även på Faerden och Kongens Serie med Terje på If-not.

Att vinna är alltid roligt men, som andemeningen i OS är, det viktigaste är att delta. Det är ju "görsköj"!

På Oslofjorden händer det alltid något eller inget! Det kan vara helt stiltje tills plötsligt sunnan brisar i från Dröbak. Att segla på den nyckfulla Oslofjorden tillsammans med er, alla goda vänner är något som vi alltid ser fram mot och vi hoppas att vi har möjlighet att göra detta under många år framöver.

ANDERS

"Inget åt slumpen. Helplus innehåller allt. Och lite till."

Anders, kappseglare. Kund och
en av våra 247 000 delägare.



HEL PLUS – DEN MEST OMFATTANDE FÖRSÄKRINGEN

- Fast försäkringsvärde
- Inga åldersavskrivningar för de flesta komponenter
- Ansvarsförsäkring 33 miljoner kronor
- Rättsskydd, – Allrisk, – Sjöassistans
- Alla tilläggsförsäkringar ingår

Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande villkor, resultatbonus för medlemmar och smidig skadereglering. Vår mest omfattande försäkring, Hel Plus ger dig ett fast försäkringsvärde vid totalskada och inga åldersavskrivningar för de flesta komponenterna vid delskada. Dessutom ingår alla våra tilläggsförsäkringar.

Så du kan med nöje gå in på www.svenskasjo.se om du vill veta mer eller räkna ut din premie.

 **Svenska Sjö**

Stödjer svensk segling

