



VÅREN -87

Pris: 10:–

EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning



Foto: Mats Gidlund.

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1986

Ordförande	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-101 70, 165 38 (bost)
Vice ordförande	Henric Blome, Midgårdsvägen 51, 751 00 ODENSBÄCKEN, tel 019-504 14 (bost)
Sekreterare	Ulf Olsson, Tjärn 1242 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-421 48, 428 57 (bost)
Kassör	Per-Anders Johansson, Storgatan 7, 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-120 86, 839 98 (bost)
Suppleant	Karl-Erik Nordin, (Tävlingskommitté) Frisörvägen 10, 890 32 JÄRVED, tel 0661-230 33, 0660-403 34 (bost)
Suppleant	Alf Andersson, Oxelgatan 10, 421 77 VÄSTRA FRÖLUNDA, tel 031-29 19 71 (bost)
Adjungerade	Mats Sjöblom, (PR och medlemmar) Vintergatan 10 A, 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-462 00, 156 57 (bost) Anders Carlsson, (Teknisk kommitté) Fågelsångsvägen 14, 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, 0660-172 35 (bost) Per Hårding, (Int. kontaktman) Relingsvägen 24, 890 33 BONÄSSUND, tel 0660-139 32, 581 78 (bost)
Ledamot från BIF	Anders Carlsson, Fågelsångsvägen 14, 891 00 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-172 35 (bost)
Ledamot från OIF	Bengt Linnman, Grevegatan 65, 114 59 STOCKHOLM, tel 08-60 31 29 (bost)
Ledamot från SOIF	Roland Kihl, Södra vägen 11 A, 392 45 KALMAR, tel 0480-878 25 (bost)
Ledamot från SSIF	Göran Lundblad, Johan Hårds gata 54 A, 252 54 HELSINGBORG, tel 042-13 75 64 (bost)
Ledamot från VIF	Anders Brunström, Sankt Pauligatan 41, 416 60 GÖTEBORG, tel 031-19 14 93 (bost)

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige	Per-Anders Johansson, Box 66, 891 01 ÖRNSKÖLDSVIK, tel 0660-120 86
Danmark	Bernhard Körbitz, Vinkelvej 1B, DK-3520 Farum, tel 02-95 34 02
Norge	Svein R Wright, Bernhard Herres v 41, Oslo 3, tel 02-14 67 08
Finland	Jörgen Rönnback, Tennstopet 3 B, SF-21600 Pargas
Tyskland	Wolfgang Riefke, Gatower Strasse 124, D-1000 Berlin 20, tel 030-361 90 96

Regionernas faddrar

BIF:	Anders Carlsson
OIF:	Gunnar Harju
SOIF:	Mats Sjöblom
SSIF:	P-A Johansson
VIF:	Ulf Olsson

Ordföranden har ordet

Det känns lite konstigt att packa skidor i fodral och förbereda fjällresa i mitten av april men samtidigt vet jag att detta är det definitiva slutet på vintern och en inledning till båtliv och sommar.

Att rusta båten nu för tiden i plaståldern är någonting helt annat än på "trätiden". Med flit och lite prat, med WC/17 som räcker 3-5 år i boten, med 2 polervilliga gästar gör man utrustningen lätt på 1 dag. På trätiden med 40 timmar koncentrerat arbete. Men det blev aldrig och skulle inte vara så speciellt koncentrerat på den tiden.

Sodalösning

Jag glömmar aldrig Nisse i Nepparn S88, som berättade om kompisen Majbjörn, som svepte över båten med sodalösning och lyckades halvera rustningstiden med för mig okänt resultat. Nisse själv, som var en man av ordning, hade bl a lackpenseln till bordläggningen, utvättad efter konsstens alla regler i en påse i skrivbordslådan. Ve den person som dristade sig till att använda den till något annat.

Lackfärgen på tidigt 60-tal var ett mellanting mellan mjölk och filmjölk i konsistensen och en svår konst att applicera. Detta visste vi alla och i vårt undermedvetna stod djävulen med treudden, pratade om gardiner i lacken och en glans lika med noll!

När lackardagen kom, dagen efter sol med regnig natt, var Nisse på plats med 40-talshatt med bortklippta brätten. Penseln var hämtad ur skrivbordslådan. Ställningen var rest i rätt arbetsställning och arbetet startade. Oftast gick det bra och Nisses kommentar var densamma år från år. "Tit-ta grabbar, den kommer efter, som Arboga ölet". "Den", det var lackglansen det!

Så kunde det vara på den tiden. Det kan kanske vara roligt att veta att även varvstiden var mycket annorlunda då materialet var av trä.

Våren står för dörren

Nu står våren för dörren på vår breddgrad i Örnsköldsvik och på sydkusten åker båtarna i sjön i dessa dagar. Förbundet och regionerna jobbar oförtrutet vidare för IF-båtens bästa. Göran Lundblad & co i Helsingborg förbereder redan nu 1988-års SM och Örnsköldsviks Segelsällskap står rustade, att arrangera årets SM vid Ulvöarna i hjärtat av Höga Kusten. Kring Bengt Linnman och Rune Lagerquist med flera i Stockholm sjuder det av aktivitet.

Ett ambitiöst program som vänder sig till både kappseglare och nöjesseglare har gått ut till medlemmar i ostkustregionen. Rune gjorde en strålande insats på "Allt för sjön", där han i ensam majestät informerade om IF-båten och IF-båtsegling.

I allhelgonahelgen i början av november reste 3 besättningar från Övik till Berlin till den årliga Rollinghomeregattan. Mer om denna resa finns att läsa på annan plats i denna tidning.

I slutet av mars besökte jag nordiska IFRA:s årsmöte i Oslo, där var

representanter från Danmark, Norge samt undertecknad från Sverige. Det bestämdes bl.a. att vår tidning "Medvind" även skall distribueras i Danmark och Norge fr.o.m. detta nummer. Syftet är att fördjupa kontakten mellan de nordiska länderna. En utförlig rapport finns på annan plats i tidningen.

Vi arbetar oförtrutet vidare för att sträcka IF-båten som kappsegling och familjebåt. Ett ökat medlemsantal ger fler ideer. Mer ideer leder till en dynamisk utveckling till glädje för vår båt och dess utövare. I år skall vi nå 500 medlemmar.

Hjälp oss att skaffa medlemmar!

IF-båten, den internationella båten, jobbar vi hårt för. Det finns ett fint samarbete i Norden och kontakter är etablerade i Tyskland, men ännu kvarstår Belgien, Schweiz, Australien, Japan m.fl. länder. Har Du adresser, känner Du någon — hör av Dig till Mats Sjöblom.

Seglingssommaren 1987 inleds snart. Hissa på och kasta loss. Sök väl skyddad natthamn och lägg ut ankartamp 3 gånger djupet så slipper Du upp vid midnatt i nattskjortan. Berätta för IF-ägare som står utanför förbundet att det är värt 85 kr att vara med.

Till sist. Ha en skön seglings-sommar på kappseglingsbanan och/eller annorstädes.

Segla högre — men fortare!
Vi ses.



Med IF-båthälsningar
S2019
GUNNAR HARJU (ordf)

Bli medlem i förbundet tel. 0660/120 86

Med IF till Nordnorge sommaren 1985

Äntligen är det dags att lämna Lyselkils skvalpiga hamn, med kurs mot Arendal i Norge. Vår länge planerade drömmesa till Harstad i nordnorge har börjat. Redan första natten får vi allt från stiltje till 15 m/s och åska.

Vi får också reda på att vi syns på fartygens radar när vi seglar med släkta lanternor på stort avstånd från ett fartyg. Plötsligt girar det ner mot oss och starka strålkastare spelar över vattnet. Vi tänder genast våra lanternor och när fartyget konstaterar vad vi är för ena försvinner det i mörkret.

Efter 79 M klockan 7.10 lördag morgon den 15 juni, lägger vi till i Arendals lilla hamnbassäng i stadens centrum. Sedan blir det dagsetapper till Lillesand — Mandal — Farsund, små trevliga ställen. Vi har soligt väder, 8-10 m/s SV-vind så det är kryss hela dagarna. Sjön är ganska krabb och vi är ständigt översköjda. Men vår IF får beröm för sina fina seglingsegenskaper av Mary och Hank Grandin från USA. De är på väg till Bergen och har haft sin båt i Stockholm över vintern.

I Eigersund finns en bussterminal med fina toaletter. Här blir det tvättning av hela kroppen. Det är nämligen ont om gästhamnar och offentliga toaletter i Norge. Vi fick utnyttja allt från tvättstugor och hotell till bensinmackar.

Det är midsommarafton och vi ska ta språnget förbi Jaerens rev, som vi har hört så mycket om. Morgonen är solig och vinden är NNV 7-8 m/s. Kryss som vanligt. Vid middagstid är det stilte och dimma, med en sikt på 100 m. Hur ska vi hitta en prick 5 m söder om fyren i detta väder? 15 minuter innan beräknad angringstid tränger förmidagskaffet på och vill ut. När jag står vid relingen lättar både trycket och dimman. 200 meter om styrbord ser vi pricken och vet då vår position. På de 5 m ner till fyren för strömmen oss 1 m ur kurs.

I Hangesund tatar vi en läcka vid en mantågstöta. Bedrövlighet när man får se hur små brickor och muttrar är indragna i plasten och träet. Med stämjärn går det att hugga fram dem. Här träffar vi Jan och Gun-Britt, som har en underbar L. 32, torr, varm och bekväm.

Vi känner oss litet små och ihopkrupna när vi tänker på Charlotta, som vår IF kallas.

Nedsmutsat vatten

Vi märker nu av tidvattnet mera än förut. Det luktar mycket illa i hamnen. Vi får reda på att stans avlopp orenat går ut där och så är det i de flesta städer. Även i storstaden Bergen. Vi talar med ett par pensionärer som är verkligt bekymrade över nedsmutsningen av naturen.

Många är de småöar, som används som soptippar. Fler och fler båtar har en extra snurra monterad, för det händer ofta att man får platsäckar och annat i propellern. Man har tydligen inte kommunal sophämtning.

I Bergen träffar vi våra amerikanska vänner. Mary och Hank bjuder oss till sitt hotell på en dusch. De har övergivit sin båt för en vecka på hotell. Jag kan förstå det, för deras båt saknade isolering helt. Den råa plasten lyste i båten. De hade så fuktigt att de ibland inte kunde tända en tändsticka på morgonen. Då är även vår lilla IF mysig och trevlig.

Bergen är en vacker stad med sina gamla hus och kyrkor. Särskilt domkyrkan från 1200-talet är sevärd. Fullriggaren Statsrådet Lemkull, med sin vackert utsirade akterspegel var ett utsökt blickfång från vår sittbrunn. Annars är det jobbigt att ligga i norska hamnar. Bara ett fåtal är anpassade för fritidsbåtar. Det är mycket trafik av färjor, hurtigrutter, trålare och andra fartyg, som river upp hög sjö. I Molde låg vi utan på en 40 fot segelbåt när en hurtigrutt gick förbi. Vi slog mot varandra så att masterna slog ihop och vår windex knäcktes. Så ofta vi nu kan försöker vi att ligga för ankare i skärgården. Särskilt som vi har ett Bruceankare på 15 kg. Till en IF? Många har dragit på munnen åt det. Men vi vill kunna använda det, när vi framöver köper en något större båt. Det är väldigt lätt att ta upp och handskas med.

Annorlunda utprickning

Det är en fantastisk skärgård vi seglar genom. Den blir bara vackrare och vackrare ju längre norrut vi kommer.

Utprickningen är helt annorlunda mot vad vi är vana vid. Mycket få gröna och röda prickar. De förekommer näs-

tan bara in till hamnarna. I sjökorten är sällan några leder utritade. Det får man göra själva med hjälp av "stänger". Rostiga järnrör, stående på grundet, med en pil i toppen, som pekar på vilken sida man ska gå. När vi vant oss tycker vi att detta system är bättre än vårt. Vi har ju ingen utprickning utanför lederna, men där har man många olika möjligheter att välja mellan. Men stängerna är ganska svåra att upptäcka när bakgrunden är gråbrunt berg.

Färden går vidare norrut och snöklädda bergstoppar blir vanligare. Lunnefåglar och stormfåglar följer oss på färden.

Norges västligaste samhälle på fastlandet heter Florø. Inte särskilt vackert, men underbart ändå tycker Kerstin. Här finns nämligen flytbrygga, dusch, toalett och tvättstuga. Det gör inget att det regnar. Vi laddar också ett batteri.

Europas värsta hav

Vi har länge varit lite bekymrade över hur vi ska klara Stadshavet, av många betraktat som ett av Europas värsta hav. Där gick vi för snurra i vindstilla och hög dyning. I Bodö träffade vi en gammal fiskare, som fiskat många år på Stad och han undrade om vi gått över där med vår lilla båt. När vi talar om att det var vindstilla säger han att det ska vi vara glada för. Det blir en djävulsk sjö redan vid kuling.

Den 1 juli har vi nått Ålesund. Också det en vacker stad med skyddad hamn och en gästbrygga. Där ligger en Maxi-68 och jag tycker det är något bekant med ägaren. Det är Åke Mattsson, som är på väg till Svolvær för att därifrån ta Hurtigrutten till Nordkap. Tyvärr hinner vi bara att få en kort pratstund innan han seglar vidare.

Väster om Milde längst ut i havsbandet finner vi Norges kinesiska mur på ön Björnsund. Det är en gammal fyrplats och fiskeläge, som för sin överlevnad tvingades bygga denna mur, som påbörjades 1895 och var färdig 1921. Ett fantastiskt arbete utfört till största delen med handkraft.

Från Kristiansund och mot NO går Trondheimsleden. Här har vi resans härligaste segling, i 10-12 m/s plattläns, spirad genua och stor, surfar vi i över 11 knop.

Innan vi startade resan hade vi fö-



Resans vackraste ankarplats.

reställt oss att Norges skärgård var djup och ren på grund. Vi har aldrig sett så mycket grund och bränningar på ett sjökort som här, tusentals.

Vi gick inte in till Trondheim utan strävade vidare norrut i en allt mera storslagen natur. Norr om Trondheim blev också regnet allt sällsyntare, men det blev också kallare. Två dagar på hela resan var jag utan långkalsonger, men jag kunde ha haft dem på då också.

Redan i början på seglatsen, sa Kerstin att utan dräkterna hade vi aldrig klarat av resan. Det är Regatta Combi-regnkläder, flytväst och värmedräkt i ett, helt fantastiska. Vi hade också dun jackor och termobyxor, när det inte regnade. Vi frös inte någon gång! Bra utrustning är oerhört viktigt. Här börjar också de första havsörnarna dyka upp. De blir framöver en nästan daglig syn.

Fallvindar

Vi har hört mycket talas om kraftiga fallvindar i fjordarna, men hittills inte stött på några. Men i Holandsfjorden på väg till Svartisen överraskades vi. Jag hade fått upp genuan halvvägs efter en stunds motorgång, när luften nästan exploderar. Regn och vind vräker ikull Charlotta. För bara storen kryssar vi oss ut mot en snabbt växande sjö. Det blir några våta och stampiga timmar innan vi når lä. Denna dag får Kerstin kokhett vatten på låret, men vi tror att skadan begränsas av att vi snabbt fick på salvan Betnovat. Trots det var vätskeblåsan knytävstör efter några dagar. Men vi behövde inte uppsöka läkare.

Vid Hjartö norr om Brønnöysund hittar vi resans vackraste ankarplats. En stilla lagun med vidunderlig utsikt. 1000 meter höga snöklädda berg i bakgrunden. Klockan 24 sitter vi ute och läser i den ljumma, ljusa natten. Fantastiskt.

Nästa natt har vi sjö - men inte vindlä för en ostlig kuling. Botten består av stenhårt grus och här draggar

även Bruce, dock bara 1 meter i kvarten. Klockan 5 sker uppbrottet, för då har vi bara fem meter till närmaste skär. Annars har vi sovit tryggt varje ankarnatt.

Bodö

Den 14 juli är vi framme i Bodö, efter en mycket kall segling, +4° och blåst. Det ska bli skönt med en varm dusch. Men var? Här finns inga sådana anläggningar för båtfolk. Vi försöker på SAS-hotellet, men förstår redan på exklusiviteten i receptionen att det inte är något för oss. För att duscha måste vi hyra ett dagrum och det kostar 250 kr. Två kvarter längre bort hittar vi ett prydligt hotell i gammal stil. Där kostar det 25 kr för två att få duscha. Det passar oss bättre. I Bodö blir vi guidade av en man i 60-års åldern, som är där för att leverera sin lilla fiskebåt. Han skall istället köpa sig en större räktrålar vid 63 års ålder.

Inte dåligt! Han berättar också om hur det var att fiska på Stad-havet, detta fruktade hav. Det var fyra trålare och ett moderfartyg som jobbade i lag. Vid storm lyftes trålarna ombord på moderfartyget. Detta gjordes när det blåste omkring 15 m/s och mycket hög sjö. Då fick ingen göra något misstag och det var bara de allra bästa, som fick jobba med fiske på Stad. Bodö var varken en särskilt vacker eller trevlig stad. Även här uppe hade man knarkproblem och vandalisering.

Så är det dags för oss att ta oss över den sista lömska biten, nämligen Vestfjorden. Men även nu har vi tur med vädret och får en jättefin segling till Lödingen, dit vi kommer vid två på natten. Man blir verkligen stämd till eftertanke när man glider fram genom en ljus natt med storslagen natur omkring sig.

Sista etappen

Det känns litet vemodigt att starta den sista etappen till Harstad. Solen skiner. Det är kallt och klart när vi för motor går längs Hinnöjs ostkust. Jag vet att de är

tjattigt, men det är så otroligt vackert med snöklädda berg och gröna dalar där det ligger små gårdar. Så har det varit längs hela kusten. På varje grön plätt ligger det en liten gård. Det är skillnad jämfört med Sverige. Norge har en otroligt levande landsbygd och skärgård, med täta båtförbindelser.

Klockan 19.30 lägger vi till i Hars-tads hamn, som är centrum för oljelet-ningen längst i norr. Resan är lyckligt och väl avslutad tror vi. När vi ringer vår vän i Harstad, han som skaffat oss varvsplats, får vi reda på att varvet slagit igen för semester, trots att de lovat oss plats.

I stället har vännen Tore fått en plats åt oss på en liten ö 5 M söder ut. Den heter Melviksöya. Ön ägs av två bröder. De har två små kustfartyg som går med sand från Lofoten till byggnad-sindustrin i Harstad. Utanpå den ena skutan får vi ligga i väntan på kran, som ska komma dagen därpå. I sjö-gång, utanpå skutan, tar vi ner masten med hjälp av spinnakerfallet, för någon mastkran finns inte. Men allt går bra, och fredagen den 19 juli står vi tryggt i vaggan på land.

Den hjälpsamhet och gästfrihet som vi möter här och som har blivit större ju längre norrut vi kommit är härlig att känna.

Vi får låna vindar för utrustning, som inte kan vara kvar på båten. Vi bjuds på middagar i olika hem och man hjälper oss med transporter. Från Narvik tar vi sedan tåget hem till Mönsterås.

En lärdom — vid övernattnig i Norge, försök ta upp båten på varv eller i samhälle där kran finns. Det blev mycket dyrt för oss när vi beställde kran från Harstad. Vi tog Charlotta med bli till Luleå året efter.

Förändringar på Charlotta in-för resan

Tagit bort dynorna i förpiken och har våra 52 sjökort fastspända där. Istället för översiktskort använde vi bil-karta, vilket var mycket bra och billigt. I taket sattes krokar för nätkassar med kläder.

Vi hade en värmare, Thermo 1000. Extra rufflucka kan sättas utanför den befintliga svaga konstruktionen. 2 tums självlänsar Travare och två snabbrev i storseglet Fallen neddragna till sittbrunnen Nedhalare till storsegel och försegel Ventilation enl. kalla väggens princip

Extra utrustning:

VHF	Gummibåt
Kompass	Träplanka som skydd
Pejlkompass	utanför fendrar
Radarreflektor	(ovärderlig)

Per-Olof och Kerstin Karlsson

Kappsegling i Berlin

Att segla i Berlin och möta de tyska IF-seglarna har grott i våra sinnen i några år. Göteborgarna har tidigare år försvarat de Svenska färgerna vid höstregattan i Västberlin. Denna gång var det vår tur.

Vi var fyllda av förväntan och entusiasm inför resan. Skulle detta besök vara annorlunda än de SM-tävlingar, Gotland runt osv. som vi tidigare deltagit i? Det var ett väl samlat sällskap av tävlingssugna IF-seglare som under Pelle Elvings ledning lotsades ombord på flygplatsen i Gideå.

Ulvöns konturer avlägsnade sig snabbt för våra ögon. Efter mellanlandning i Hamburg anlände vi till Berlin. Västberlin, detta enda andningshål bakom järnridån, är vid en första anblick en ganska traditionell stad av västerländskt snitt, men vid åsynen av namn som "Unter den Linden", "Brandenburger Tor" och andra sen studietiden välkända platser, blev vi påmind om stadens historiska betydelse.

Vår tyske seglarvän Christian Steinberger, som var vänlig att ställa sin IF-båt till vårt förfogande, ledsagade oss till Segelklubben Ahois anläggning vid stranden av Grossen Wannsee. Plötsligt kände vi allvaret och fattade ändamålet med vår resa. Här gällde det kappsegling! Väl nedkomna på bryggan, skådande över den obekanta Wannsee, konstaterade vi att två segelbåtar närmade sig bryggan. Som ett ödets nyck så visade det sig vara våra vänner Dick Westman och Anders Carlsson, vilka rest ner några dagar tidigare. Vi genomsyrades av känslan. Detta är precis som hemma.

32 000 båtar

Vi var således väl installerade i Berlin, såväl fysiskt som psykiskt. Efter en liten segeltur och lite trimning av den lånade tyska båten, så såg vi med tillförsikt fram mot lördagens inledande segling. Vår vän Christian hämtade oss välvilligt för transport till segelklubben på lördag morgon.

Grossen Wannsee, som är en utbuktning av floden Havel, utgör ett av Berlinarnas få segelvatten, något större än Ö-viksfjärden och omgiven av vackra stränder, där större delen av Västberlins 32 000 båtar har att sammas sommartid. Vår Herre var oss tydligen särskilt nådig då han begåvade oss Ö-viksbor med vår vackra och generösa skärgård.

Vi kastade loss och var plötsligt på väg ut till startplatsen. Den lilla sjön var snart fylld av segel, 70 H-båtar, 30 Nordiska folkbåtar och 25 IF-båtar. Tillvaron kändes på en gång hemvan.

Känslan att befinna sig långt hemifrån i ett främmande land fick en underordnad betydelse.

Gunnar Harju och jag singlarde slant om vem som skulle sitta till rors den första seglingen. Lotten föll på mig. Tredje man ombord var ägaren av båten, Christian. En mycket nyttig och duktig gast skulle det visa sig. Hans primära uppgift var att lära sig seglingsföreskrifterna, vilka var skrivna på tyska. Och med tysk grundlighet så gjorde han oss inte besvikna.

Startskottet small. Starten skedde i lä om en Tysk båt som försökte stjäla vår start. Efter några minuter hade vi emellertid passerat honom. En hastig blick på omgivningen visade att vi befann oss bland de tio första båtarna. Vi seglade väl, utnyttjade vindskiften, samt rökte en del runt märkena. När vi passerade mållinjen var vi tredje båt. Tysken Bauer var först, Anders Carlsson passerade oss på sista kryssen och blev tvåa. Dick Westman och Karl Erik Nordin slutade på fjärde plats. Den inledande seglingen hade slutat över förväntan, vi kände oss upprymda och

konstaterade att Wannsees vindar förtedde vissa likheter med Ö-viksfjärdens.

Magnifik start

Andra seglingen på lördagen startade i samma måttliga vind 3-6 m/s. Det slog oss plötsligt att kappseglingen är internationell till sin natur. Samma signaler, samma styrbord och samma känsla. Jag kände som rorsman en viss fruktan att överta gastens roll. Skulle jag klara gippar, stagvändningar och spinnerskotning lika bra som Gunnar och Christian! Gunnar gjorde som den trefaldige Svenske mästare han är, en magnifik start, precis på skottet i lä där det var 15 graders fördel. Efter en stund konstaterade vi att alla båtar låg bakom oss. Berlin, vilken stad! Vi kände oss segervissa ända till sista slagen mot mål då tysken Bauer genom några finurliga slag snuvade oss på segern, och vann med en båtlängd. Carlsson slutade som trea och Westman-Nordin som sexa. Detta smakade fågel inför den avslutande seglingen på söndag.

Väl i hamn visade tyskarna sin nå-



Delar av ÖSS-gänget som seglade i Berlin.

got annorlunda men sympatiska syn på seglarsporten. Seglingen skulle avslutas i deras klubbhus över en sejdel öl. Förståelsen seglare emellan blev utomordentligt stor, och alla var lika duktiga seglare innan ölen sinade. Kvällen firades till de utländska seglarnas ära. Kontakter knöts och stor förbrödning rådde. Våra placeringar under lördagen lade inte precis sortin på stämningen, men vi intog en något avvaktande attityd till våra vänners glada tillrop om skål.

Söndagen infann sig emellertid snabbare än väntat. På bryggan kände gästvänligheten inga gränser. Förbrödningen var fullbordad. En gästvänlig seglare inviterade mig på fullt allvar på en sejdel öl före utsegling. Av ren självbevarelsedrift avstod jag dock från detta generösa erbjudande.

Sista seglingen

Nu gällde det! Det föll åter på min lott att vara rorsman. H-båtarna startade

först men återkallades för tjuvstart. Nu kom vår vän Christians grundlighet till sin rätt. Han noterade att vi skulle starta fem minuter efter H-båtarnas ordinarie start. Vinden var ca. 8 m/s och hade vridit till väst, varför den vänstra startbojen var klart gynnad. Vi enades om att starta där. Av någon outgrundlig anledning så befann vi oss inte där vid startskottet. En aning missmod spred sig bland besättningen. Hade vi missat starten? Vi slog dock till babord för att snabbt komma på fördelaktig kurs mot märket. Vi konstaterade att läget inte var särskilt upplyftande, men med god segling, utnyttjande av vindsift och utdragna slag mot fördelaktigt land, så arbetade vi oss sakta upp i fältet. Några lyckade gippar samt lovartsposition runt märkena, gav oss till slut en fjärde plats, endast ca. 30 meter efter Anders Carlsson som segrade. Tysken Bauer säkrade slutsegern genom sin andra plats. Dick och Karl Erik slutade sexa. Glädjen var stor när vi passerade

mållinjen. Gunnar hade det goda omdömet och vänligheten att undfagna sina kamrater med en mugg Teacher's Whiskey. Väl i land samlades alla i klubbhuset där bågare av öl svingades undet det att taktik, speed och andra seglingstekniska spörsmål avhandlades. Vi kunde känna oss ganska nöjda med våra insatser, då vi genom placeringarna 2, 3 och 4 erövrade lagpriset för IF-båtar. Sammanfattningsvis kan man konstatera att internationellt utbyte är berikande och ger nyttiga erfarenheter. Dessutom knöts goda och värdefulla kontakter.

Per Erik Näslund
S-1725

Rapport fra perioden 1986/87 fra Nordisk IFRA:s møte i Oslo lørdag 21 mars 1987

Danmark:

I Danmark er det 3 større regattaer hvor bare IF deltar. I DM deltok 24 båter, i "Skjælland rundt" 45 båter, mens "Gordon Gin Cup" samlet 22 båter. I tillegg kommer klassemesterskapet. IF-båtens DM status er under diskusjon. Aktiviteten i klassen er konstant, men andre klasser presser på for å få DM status. Den danske IF klubben teller 235 medl. Drøyt 90 % av båteierne er medlemmer av klubben. 20 - 30 båter skifter eier hvert år. Rekrutteringen blant de yngre er svak. Kontingenten er kr. 90. Klubbøkonomien.

Sverige:

SM i Kalmar samlet 34 båtar. SM samler normalt 30 - 40 båtar, mens man tidligere år kunne ha opptil 50 og 60 deltagende båtar. Sverige inddeles i 5 regioner når det gjelder klubbarbeid og seilarrangementer. Den region som arrangerer SM det ene året, har stått som arrangør av lagkappseilaser mellom regionene året før. Med 3 båtar fra hver region, samler denne regattaen 15 båtar. Båtene i de enkelte regioner deltari flere større regattaer. Fra ø. vik skal nevnes Ulvøenregattaen (fra år 1900) hvor 15 båtar startet. I "Lidinge rundt" deltok ca. 45 båtar. Aktiviteten i Sverige er stabil.

Det svenske IF-forbundet har satt seg som mål bl.a gjennom bladet Medvind å øke medlemstilslutningen. Det



Glada deltagere vid Nordiska IFRA:s årsmøte i Oslo.

finnes omlag 2500 - 3000 båtar i Sverige. Årsavgiften er kr 85; som bl.a inkluderer forsikring. Klubben har ingen oversikt over båtomsætningen. IF er en båt for de mer genuine seilere, men også yngre seilere deltar. Klubbens mål er å gjøre båten mer attraktiv for de yngre, og dessuten arbeide for å øke tilslutningen blant turseilerne.

Tyskland:

I 1979 var det omlag 320 båtar i Tyskland. Idag seiler ca. 150 i Berlinområdet. Regattan "Röling home" i Berlin samlet i fjor 24 båtar, hvorav 3 besetninger fra Sverige og 1 fra Danmark deltok.

Norge:

I Norge samler NM, klassemesterskapetog Færderseilaser ca. 20 - 25 båtar. Deltagelsen ellers er ca. 10 - 15 båtar. Intressen for båten er størst i Oslo-området, men klubben har en mindre avdeling i Bergens-området som samler et noe mindre antall båtar til start. Intressen for IF-båten i Norge viser en jevn økning. Det finnes ca. 200 båtar i Norge, hvorav halvparten av båteierne er medlemmar av klubben. Ca. 20 båtar skifter eier hvert år. Årskontingenten er kr. 130; som inkluderer abonnement på bladet Seilsporet (organ for Seilforbundet).

Semestersegling till SM

Att segla ned till Kalmar och tillbaka igen, det är väl en bra målsättning för en sommar, och att dessutom vara med på SM måste bli en bra inspiration för besättningen, Jonas 17 år och Johan lika gammal och ny i båten.

På det spåret startade det hela under vinterns vårträffar uppe i Härnösand. In med anmälan sista dagen trots tveksamhet från Ulla, min fru, som skulle få "nöjet" att vara med på tillseglingen.

Tre veckor kvar

Nu var det söndag morgon tre veckor före SM-veckan. Nere på bryggan nedanför stugan i Lövik var sommaren på topp. Vad i fridens namn får en människa att segla ifrån ett paradiset med en halvfärdig friggebod som behövde en hel del timmar för att börja fungera? Ja, inte vet jag.

Och förberedelserna hade varit tveksamma. Mest hade Ulla förberett med proviantering och sådant som hade med överlevnad att göra. Nya sjökort t ex. saknades trots beställning i sista stund.

Stuga och brygga ställs i ordning för sex veckors bortavaro. Ombord med de prylar som behövs med från landet innan det blir insegling till Härnösand. Där återstår en hel del att lasta in. Sedan blir det broöppning för att komma till sydsidan.

Måndag morgon och startdag. Fortfarande gäller ett löfte från Ulla att inte tala om hur dåligt planerat hela företaget verkade. Hopsamling av kläder och provianten, några nya sjökort hade inte dykt upp med posten. Missförstånd? På bokhandeln fanns alla kort ned till Sandhamn med undantag för 525, närmaste kort söder om Sundsvall. Ingen resa utan nya sjökort, enligt Ulla, och de gamla var kvar i Lövik. Telefon med Hjertmans i Sundsvall, som hade, men hur få tag på dem nu.

En anställd med sommarstuga i Galtström, söder om Sundsvall, blev räddaren i nöden.

Sol och nordväst 4-5 m/sek. Inne i ruffen var det en röra av allt möjligt för 2-3 personer några veckor framöver. Loss 12.30. Äntligen! Spinn ned genom Södra sundet. Ute hade vinden vridit till öst och sydöst och det var på grän-



Sandhamn. Gattet mellan Lökholmen och Kroksö gav skydd några stormdygn.

sen med spinn, men vi gjorde god fart över Åvike och Sundsvallsbukterna.

Idealdag för att omfrålsa sin fru till att segling är att leva. Ned genom Brämösundet en otroligt strålande dag med motljus över fastlandet. Tvårs Brämökälv, rätt in i solstrimman, borde vi nu ha Galtström.

Låg här med nepparen för 20 år sedan. Hittar en utprickad led, men är det Galtström? Fram med glasögon och Kustguiden men inget stämmer. Ner med segel och sakta gång med motor in till en brygga som ser allmän ut. Bottnar två båtlängder före. Loss och in mot privat, obebodd brygga. Var är vi? Strunt i det nu. Vad går fortast att få till i matväg? Lika gott att reducera beståndet av fiskbullar. Omdömet återvänder efter maten och vid närmare studium av sjökortet ser jag att riktiga Galtström ligger på andra sidan halvön Galten, och där ska vi få sjökort 525 i morgon bitti. Loss från bryggan och vad händer? Jo, genuaskotet trasslar in i propellern och jag måste upp med motorn ur brunnen och lossa. Sedan bar det ut igen med motor.

Upp med segel utanför inloppet och in i riktiga Galtström där guiden stämmer. Natthamn 21.00 vid den fula betongbryggan. 35 sjömil av 425, och det är ju ganska bra då det mesta har gått snett.

En skön tisdag morgon och måsarna skriker på inre skåret. The och smörgåsar till frukost. Kl 7.15 anlände sjökort 525 och grå skotpåsar med en flicka som önskade en god och skön fortsättning. Toppen Hjertman!

Hissar kl 9.15

Trevlig bryggrestaurang

I Sydostlig vind vid Klintgrundspricken, kursen är 192° och vi seglar ned mellan Vitöarna och Skatudden i en sträckbog och gör också ett misslyckat försök med spinnaker.

Då magen börjar kräva kompensation för gårdagens fiskbullar, går vi till Mellanholmens fiskeläger innanför Jätteholmarna där Norrlandskustens trevligaste bryggrestaurang finns med både fisk och kött på matsedeln. Rekommenderas till IF-seglare både för mat och dusch och toalett, för proviantering i lanthandel på brygga och för skyddat läge.

Men 15 sjömil duger inte om man skall segla 425, så det var bara att gå ut igen i ökande sydvind. Kryss och stänk. Varför stämmer inte väderleksrapporten, som lovade nordliga vindar. Vatten in genom motorbrunnen som jag försvarat intill denna sommar. Bär gar motorn och stänger luckan. Kryss ned mot Kuggöarna med svalt bottenhavsstänk. Ulla omprövar åter detta om

segling är toppen. Inne i Kuggöarna bottnade man redan på neppartiden, så det var bäst att gå in vid Kolandsbryggan. Kl 21.00 hade vi klarat ca. 30 sjömil på en hel dag vilket är trögt med tanke på alla som är kvar.

Mulen onsdagsmorgon med svag nordväst inne vid Kolands brygga. Utsikter, NV 3-7 m/s, byig vind och åska mot eftermiddagen. Hissade 9.00 i stiltje och dis.

Svag sydostlig efter någon halvtimme och vi seglade en sträckbög 190° längs Hornslandet med kurs på Agös östra udde. Kryss söderöver förbi Prästgrundet som dyker upp i diset och ned mot Störjungfrun.

Spartansk matlagning med övervägande kallskuret och smörgåsar under gång. Startar motorn i vindstilla för att komma igenom de kraftiga dynningarna och in i skydd av den kraftiga piren på Störjungfrun. Markkänning 20.00 på en ö som gästats flera gånger under årens lopp och varje gång känns lika annorlunda. Dagsetapp 33 sjömil.

Mulen torsdagsmorgon. Utsikt SO 5-8 med risk för regn. Ut med motorn genom skvalpet 9.00. Sträckbög längs Tupparna och Kusön. Tveksamt om vi ska fortsätta utanför Gåshällan men seglar vidare i regndiset. Det klarar något och vi håller upp i en sträckbög mot sydost.

Ytterligare en seg dag., med fiskbullar på smörgåsarna. Väljer Eggegrund mitt i Gävlebukten som natthamn fast Kustguiden är tveksam. I med motorn efter ett krysslage utanför den lilla viken in till fyrplatsen. Håller på vikens västra sida enligt Guidens rekommendationer. Törmar dock i ett par gånger men glider över och kommer in till bryggan. Kl är 17.00 och dagsdistansen 27 sjömil.

Tveksamheten i Kustguiden är berättigad. Det här är ingen plats man bör stanna på om vinden drar från norr.



Låt inte Eggegrundens fyr locka in dej i den lilla hamnen. Nordlig vind och du är helt utelämnad.

Promenad runt den 750 m långa ön med smultronställen och sjöfåglar som med störtdykningar fredar sina ungar som kryllar överallt. Bad och en skön solnedgång. Under natten drar vinden från sydost över den låga ön och viner i riggen. Sista gången vi tar natthamn på Eggegrund.

Så var det fredag men det känns inte eftersom vi har semester. Utsikt S-SV, byig vind med risk för regn och åska. Start kl 8.30 utan grundkänning. Startar upp i sydlig vind och sträckbög 120° mot Björns fyr och Öregrundsgrepen. In i soldis genom segelleden söder om fyren. Vinden vrider mot sydväst. Sol och 6-8 m/s i sträckbög ned genom leden till Öregrund. Skönt att SMHI tar miste åt rätt håll. På plats i den välordnade hamnen kl. 16.00 efter 38 sjömil.

Lördag morgon, utsikt SO 5-12 m/s med risk för regn och åska. Iväg kl. 11.30 sedan kropparna fått sitt i duschen och smutsvätten sitt i automaten. Sträckbög ned i leden innanför Gräsön och Singö och fram till Väddö kanal. Skönt med inomskärssegling. Varmt och utan kalla stänk. Naturhamn på västra inloppet till Väddö kanal men båten ligger i vågskvalp när större motorbåtar drar förbi. In till Grisslehamn där vi besöker Albert Engströms ateljé och får ett skrovmål i restaurangen.

Motorhaveri

Söndag morgon med dis och svaga vindar. Ut med motor för att "göra" Väddö kanal. Motorhaveri efter 15 min. Åter till bryggan med segel i den svaga vinden. Vad hade hänt med motorn? Motorservice på lunch, demontering på eftermiddagen. Kopplingen mellan motorns vevaxel och drivaxel är utrostad och utnött. Råd, köp en ny motor. "Jag har en Evinrude här för 4 500:-. Nya delar är "skitdyra" och ingen lagar mitt i semestern." Vi funderar och kommer ihåg att sommarstugegrannens svårson äger Östmarin i Östhammar. Kanske har han ett vettigt alternativ.

Måndag morgon och dagen känns precis så. Kontakt med Östmarin. "Kom över med skräpet så får Du en ny Yamaha för 3 500:- och en kopp kaffe".

Togs beslut att köpa en ny motor. Vi lånade en bil och hade den nya motorn i båten före kvällen, men hinner vi till Kalmar? Telefonkontakt med Jonas för att meddela sen ankomst till Sandhamn och att han skulle avisera Johan att SM starten var tveksam. Vi hade varit ute en vecka, seglat runt 180 sjömil och hade 3/5 av sträckan kvar.

Tisdag morgon. Utsikt SV 6-8 m/s, god sikt men risk för regnbyar och åska. För tredje dagen. Varför måste SMHI helgardera sig? Ut med motorn och ned genom kanalen med 4 knop

för att köra in motorn. Segel på Björkfjärden. Vinden kommer för om tvärs men spinnakern står och den drar bra, men efter ett par körare med vatten in i sittbrunnen gör att vi snart nöjer oss med genuan. Framme i Gräddö kl. 17.30. Det blev bara 25 sjömil, men vi hade svårt att bestämma någon natthamn längre fram i den yttre skärgård som väntade.

Onsdag. Utsikt SV till V 5-9 m/s. Kraftiga byar i samband med åska. Lättar ankaret kl 9.15. Halvvind ut mot Tjockö, kryss ned mot Vidingen och ut över Kudoxa fjärden. Vatten in genom motorbrunnen. Upp med motorn och igen med luckan. Sista morgonen med motorn i originalbrunnen, lovade jag dyrt och heligt. Det går allt trögare med krysslagen och med fock går det ännu trögare. Båtar på kryss framför oss har allt eftersom försvunnit. Också vi viker efter in till en skyddad naturhamn. Ett tjugotal båtar har redan ankrat och flera kommer.

Ett studium av sjökortet upplyser oss om att vi hamnat på Rödlåga mellan Lämskär och Västerö, och när vi väl känt värmen från klipporna efter genomblåsningen ute, så stannade vi för dagen. Där badade vi, städade igenom båten, lagade mat och njöt av tillvaron. 15 sjömil betydde ännu en dagsetapp, ovärdig en långsegelare.

Första etappmålet nått

Torsdag. Utsikt N 4-8 m/s. Precis vad vi behövde för att nå Sandhamn efter ett par plotterdagar. Lätta vindar vid 9-tiden. Hissar spinn och bara åker med till Möja. Möter en regnfront med åska och går in i Kyrkviken för att äta lunch och klara oss från regnet. Får med möda tag på en bryggkant där vi kan hänga medan vi lagar mat, äter och ser fronten dra förbi. Snart ute igen under spinnaker och bara 10 sjömil kvar till Sandahem. Det går fortare än vi tänker oss. Lite luras vi kanske av att skalan på sista sjökortet ändras till 1:25000 från tidigare 1:50000. Sen det vanliga menigsubytet. Segel eller motor in till hamnen. Men inte kan man väl gå in till Sandhamn för motor. Framhårdade denna gång. Fullt på alla bryggorna vid restaurangen och vid affären. Vidare in på vattenvägar till östsidan av Lökholmen. Framme vid första etappmålet?

Nära 250 sjömil upplevelser rikare, men klarar vi resterande 200 till Kalmar?

I morgon skall Jonas ansluta. Seglar ut från Stockholm redan den här dagen med en Nord 80:a.

Själva stillar vi hungern på vanligt sätt och åker sen över till Sandhamn med turbåten. Kvällsrapporten aviserar att sämre väder kommer.

Fredag kommer med gråväder

och tilltagande vind. Den drar in just i öppningen mellan Lökholmen och Kroksö och vi ligger rätt i draget. Snart går vi över med båten så att vi ligger i lå. Vindrätt, just vid sidan om gattet och i skydd av en hög klippa och kraftiga träd. Vi åker över till Sandhamn igen men samhället och bryggorna blir alltmer utsatta av nordvinden. När vi återvänder till Lökholmen möter vi Jonas som haft en blåsig överfart. Kulingvarning kommer och så småningom även stormvarning.

Hit men inte längre

Jag tror att det var sommarens enda riktiga prognos. Två dagar till blev vi inblåsta och snart hade Ulla bestämt oss, utan större invändningar. Hit men

inte längre. Johan avbeställde nedresan. Vi stannade ett par dagar i Sandhamn med bekanta och sedan lotsades Jonas och jag tillbaka av Ulla fram till Gävle. Någon större tilltro till vår förmåga att läsa sjökort och respektera prickar har hon inte. Men längre räckte inte hennes semesterdagar och från Gävle klarade vi oss utan missöden.

Skam till sägandes kontaktade jag inte arrangörerna i Kalmar. Tänkte väl, men dagarna rann bara iväg. Men Ulla blev uppringd med förfrågan hur vi klarat oss och startavften sändes tillbaka eftersom avfallet kunde tillskrivas otur och vädrets makter. Tack för omtanken.

Men nog var nedresan med vår

målsättning ett bra företag och nog är en segling uppöver sommaren -87, med målet SM på Ulvön något att satsa på. Två veckors segling uppöver mot de ljusa sommarnätterna och de höga kusterna i Ångermanland. Vi här i Mittsverige hoppas på deltagare från Sörmland, Stockholm, Uppland. Och norröver kan en tillsegling bli något extra att minnas. Grisslehamn, Öregrund, Storsjöfrun, Kuggöarna, Galtström, Härnösand, Bönhamn, Ulvön.

Etappmål mot en ny sommar och SM.

Vi träffas i Juli.

Bengt Petersson, IF 2346

Det var som fan, sa Strindberg

– Kåseri av Lars-Olof Löfhwall –

Vi kallade Svensson för Sjörovarn - det kanske mest berodde på att han kom från Möja och tog hutlöst betalt för jordgubbarna den tordsommaren.

Svensson bodde kvar därute; han hade varit lärare en gång men gått över till turister, när dessa blev mer lönsamma än barnen. Han påstod att han en gång hyrt ut till Strindberg, men Svensson hade en mycket livlig fantasi och var bara en buspojke när Strindberg dog.

Det var så att Svenssons far inte bara var fiskare utan också smugglare - det var inget man skämdes för då därute utan snarare något man skröt med. Han hade en gammal bred ekbåt med sprisegel; detta var grått efter många år, sytt av gamla säckar och impregnerat av tran, påstod Sjörovarn. Det var småbekymmer på kryss, men på läns gick det undan. Med den båten hämtade Svensson latrin i Stockholm, inte fick han ombord mycket men så att det lönade sig. Gynden lade han på en holme, lät torka och sålde som prima gödsel till grosshandlarna, som byggt sina träslott längs farleden. De trodde det var från den svenssonska ladugården och ur den villfarelsen tog han dem inte; de hade ju inte med att göra att skiten kom från fattigfolket på Söder. Varför skulle de klaga, deras äpplen blev rosiga och stora.

Svenssons hade goda kontakter på andra sidan Östersjön, speciellt nedåt Estland till — detta var långt före Niska och de andra spritpatronerna — och han tog med sig starkvaror till vänner och kunder. Visserligen kunde det hända att polisen var ute och snokade, men vem gav sig frivilligt ned i Svenssons djonk...

Svensson blev förhållandevis förmögen på skit och sprit. Han hade också några holmar kring Möja och begrep att det fanns pengar att tjäna på de galningarna, som varje sommar ville ut i skärgården och till och med bada... Han Byggede små hus och planterade syrenbersåer. Han begrep att romantik var lönsam.

Ibland lyckades han hyra ut.

Det är nu Sjörovarn kommer in i bilden. Han hade blivit så stor att han fick hjälpa pappa med seglen på vägen in med spriten och ut med skiten — på den senare turen fick han ofta bära hela ansvaret själv, ty gamle Svenssons kunder godkände bara kuranta varor och S fick tjänstgöra som munskänk. Han tog stora klunkar och hävdade förstås att ingen fick köpa grisen i säcken. Sjörovarn lärde sig navigera; det gjorde han med hjälp av solen och ett gott minne, kvastar och prickar och sånt var det ont om — och fö gick man inte så djupt.

Var kommer då Strindberg in i bilden? Det är bäst att Sjörovarn själv får berätta. Nu var han gammal, vitskägig och såg ut som hederligheten själv — fast litet ljug hade alltid varit hans vardagsmat:

Det var en fin sommardag när pappa provat litet för mycket vid Stadsgården och jag inte ens kunde dra honom i båten. Han hade "glömt" tunnorna denna dag och eftersom mamma och jag skurat ut båten så var den ganska dräglig. Jag visste inte vad jag skulle göra, men jag tog mig för att gå in mot stan, drog över träbron vid Slussen mot Gamla stan. Jag kände ingen, jag glodde storögt och tummade på min mössa...

Då kom det en farbror som såg ilsknen ut fram till mig; han var ganska elegant, hade mustasch, vågigt hår och en väska.

- Du är fiskarpojke?

- Jo, ljög jag och kunde naturligtvis inte erkänna att jag var son till en sprit-handlare. Fö tog far hem en skäppa strömming då och då när mor sagt ifrån. Jag ska hem till Möja, när far vaknar, fortsatte jag.

- Möja, sa farbrorn eftertänksamt, jag skulle vilja bo på Möja ett tag. Det vore bra så slapp jag Siri. Det sista sa han till sig själv; många år efteråt förstod jag att de hade grålat och att han tagit det viktigaste och slagit igen dörren efter sig.

- Det går bra, vi har ett hus över på Skitholmen... jag stoppade mig och ändrade till Sommarholmen... det var ju ganska länge sedan vi tömt där...

- Jag följer med, sa farbrorn, och tittar. Kan väl bo någon vecka, det är så vackert väder.

Vi gjorde sällskap ned till Stadsgården, sa inte mycket.

- Det var som fan, sa han och jag vet ännu inte om han menade pappa eller stanken. Jag torkade av toften, gemensamt drog vi ned pappa. Farbrorn tog av pappa storvästen och satte sig på den längst förut, därifrån kom ju vinden oftast. Så tycktes han börja drömma — det gjorde pappa också, men mycket ljudligare.

Jag släppte av farbrorn vid Sommarholmen, talade om var nyckeln fanns och var mor hade lagt linnet. Han steg i land och vinkade vänligt, såg litet främmande ut i sin mörka kostym, men storstadsbor var underliga.

Sista biten hem var det vindstilla och jag fick ro; det var tungt och pappa gjorde det inte lättare. Mor väckte honom effektivt med skopor av ovet och iskallt källvatten. Så drack hon och jag kaffe.

Jag berättade om farbror som jag hyrt ut huset till för tio kronor och som pappa inte hade märkt. När han hörde det från utdragssoffan, reste han sig med viss möda, huvudet var mycket tungt, tog en flaska finskt — det var så mycket finare — och rodde över i ekan. Han pokulerade med farbror hela natten, berättade alla sina sjöäventyr.

När pappa kom hem, långt efter solen och mera mulen, sov mamma och jag. Pappa sov hela dagen.

Farbror blev därute några veckor; jag tror att han seglade in med Anderssons och hämtade litet kläder och sånt. Andersson var en smilfink och hade fransk konjak. Han ville hyra ut sitt — det gjorde han året efter till farbrors familj...

Så kom de första höstkörarna över vattenet och farbror ville in. Mamma och pappa hade begripit att han var en fin karl och de lät mig skura båten flera gånger. Pappa till och med tjärade den på några ställen för att dölja lukten.

Under toften la pappa några buteljer i klädtrasor. De skulle jag lämna till Lundgren i Stadsgården. På toften satte sig vår sommargäst och skrev medan jag bidade in mot Stockholm. Det tog några timmar trots att det var lämplig vind för sprisegel. Väl framme fick jag en tioöring, tog i hand och bockade.

Farbror vinkade till sig en hästdroska.

Lundgren kom fram ur skuggan, han var mager och eländig, men hade pengar att betala, sa pappa.

- Pojk, vet Du vem det var? Han såg litet imponerad ut.

- Jo, sa jag sanningsenligt. Det var vår sommargäst. Han gav mamma en krona extra...

Det var Strindberg!, sa Lundgren och han var imponerad, författaren Du vet. Den som är så farlig...

- Farlig, han var snäll.

- Har Du flaskorna, förresten? sa Lundgren och gick över till sina väsentligheter.

Den låg i toften, där Strindberg suttit.

Det var den gången Strindberg var med om att smuggla...om han hade vetat det hade vi väl blivit klassiska.

Pappa skröt förresten alltid om att just han var förebilden till Carlsson i Hemsöborna, han "som kom som ett yrväder en aprilafon och hade ett höganäskrus i en svångrem runt halsen". Det var en butelj han hade i fickan, men författare har rätt att dikta om.

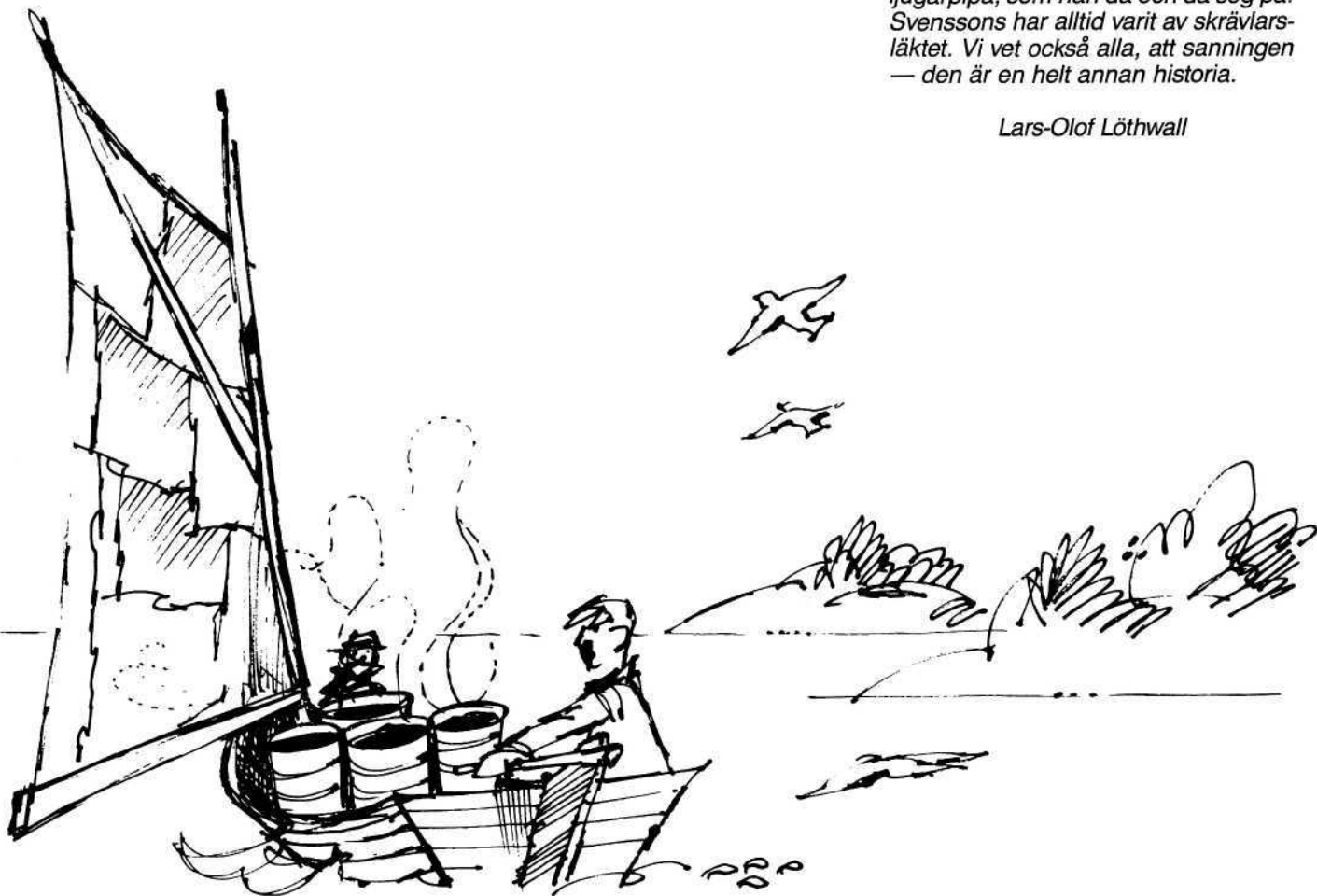
Mamma såg litet undrande på honom och undrade om han också avslöjat sina äventyr med Anderssons pigor för Strindberg. Det var en pinsamhet, de varit överens om att tåga med. Men mamma hade å andra sidan numera ett ganska fast grepp om Efrahim Svensson. Det var hon som hade pengarna.

Hon funderade inte på att det var så med Madame Flod också.

Men tänk, att Strindberg var smugglare...

Sa Sjörovaren och han hade en ljugarpipa, som han då och då sög på. Svenssons har alltid varit av skrävlarsläktet. Vi vet också alla, att sanningen — den är en helt annan historia.

Lars-Olof Löthwall



BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

Segelsäsongen 1986 avslutades i Örnsköldsvik den 12 december med dels årsmöte för B I F, dels med ordinarie förbundsmöte för Svenska IF båtförbundet.

För seglare som deltog i bägge mötena blev det en heldag. B I F mötet slutade 13.00 och följdes omedelbart av förbundsmötet.

Efter slutförda förhandlingar samlades vi i bastun på Hotell Fokus där vi återupplivade minnet från sommarens seglingar och en och annan historia berättades utöver de mer fantasifulla.

Avslutningsvis intog vi en härlig middag och ingenting av livets nödort saknades. Kvällen blev sen. Det fanns plats för betydligt flera än det lilla gäng som slutit upp. Kanske blir vi fler till nästa årsmöte!

Från B I F:s möte kan särskilt nämnas.

- För att öka utbytet och intresset för att kappsegla inom regionen antogs en motion lämnad av Gunnar Wahlberg.

"Föreslår att BIF efter ansökan betalar startavgifterna för BIF-seglare som deltar i tävlingar som ej arrangeras av den egna föreningen eller inom kommunen inom regionen".

Under 1987 kommer BIF att efter slutförd säsong inom ramen för våra tillgångar positivt pröva inkomna ansökningar om bidrag.

- Formerna för lagkappsegling mellan de olika regionerna diskuterades även. Lagkappsegling skall enligt förbundet anordnas av den region som påföljande år skall anordna SM seglingar.

Från varje region skall 3 besättningar nomineras. För BIF skall fortsättningsvis BIF-rankingen ligga som grund för uttagningen. Resultatet av rankingen 1986 framgår nedan.

1	S 1724	Anders Carlsson med besättning
2	S 1552	Karl Erik Nordin "
3	S 2662	Harry Widmark "
4	S 2019	Gunnar Harju "
5	S 709	Christer Westman "
	S 1225	Lars Åke Englund "
	S 3109	Magnus Johansson "
8	S 1981	Hans Gilliusson "

Under 1987 kommer BIF att efter slutförd säsong inom ramen för våra tillgångar positivt pröva inkomna ansökningar om resebidrag.

- Vidare noterades att DM och Matchracing kommer att anordnas av Örnsköldsviks segelsällskap.

- Härnösands Segelskap står som arrangör för Norrlands Mästerskap med preliminära datum 13-14 juni.

I övrigt kan rapporteras från:

Härnösandsregionen

Under vintern har som vi planerade i höstas anordnats taktik/regelträffar.

Dessutom har vi tittat på många intressanta video filmer. Med fantasins hjälp och video från Americas Cup kunde vi även njuta av det härliga seglarklimatet från Australien.

Örnsköldsviksregionen

Anders Carlsson rapporterar att IF seglarna som vanligt träffats under vintern för att slipa formen inför sommarens seglingar.

Träningsläger kommer även i vår att avhållas. Tid och plats för arrangemangen kan Anders ge besked om.

Sundsvallsregionen

Harry Widmark berättar att "seglingsaktiviteten" varit låg i vinter. Ägarbyte på några IF-båtar har skett under vintern. Kan vi hoppas på nya aktiva IF-seglare? Det var inte så många år sedan som IF klassen i Sundsvall bestod av många konkurrenskraftiga ekipage.

I mars numret av tidningen på Kryss/till Rors hittade jag en annons där Svenska kryssarklubben Stockholmskretsen under sommaren skall använda 3 st IF båtar som utbildningsbåtar för långfärdssegling.

Det tycker jag är ett utmärkt bevis på att IF båten utöver goda seglingsegenskaper även har andra kvaliteter.

Avslutningsvis hoppas jag att vi blir många seglare från BIF-regionen som möter upp på SM på Ulvön.

Att vi kan se fram mot fina segelvatten och utmärkta arrangemang är jag helt på det klara med.

Det har Örnsköldsviks Segelsällskap visat många gånger tidigare.

VÄL MÖTT PÅ ULVÖN

IF 709 Christer Westman

Bli medlem i förbundet tel. 0660/12086

OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Entypsklasserna för kölbåtar i Stockholmstrakten har inlet ett samarbete med kurser och föreläsningar i intressanta ämnen. Vår avsikt är att försöka utveckla detta i höst. Sista föreläsningen tillsammans var med Olof Björland, vilket samlat ett 80-tal deltagare. Som gammal IF-seglare gjorde han god reklam för vår klass.

Vi har vidare haft ett breddmöte med marinmetrologen Lage Larsson, känd från sjörapporterna i Arholma-Landsort. Han är livligt anlitad av olika båtklubbar och klassförbund. Hans tvåtimmarsföreläsning blev mycket uppskattad och gav mersmak. Så gott som samtliga deltagare uttryckte önskemål om att vi skall försöka ordna en fördjupningskurs på 7 kvällar i höst/vinter. Så det får vi väl ordna då. Lage har även tagit fram två kompendium om väder, ett med sikte på båtsäkerhet (50 kr) och ett med sikte på kappsegling (95 kr) vilket deltagarna kunde köpa. Du som missat denna föreläsning kan rekvirera kompendier från Wæthering, Lage Larsson, Johan Mickelsväg 16, 135 52 Tyresö.

Vid vår träff diskuterade vi även kommande säsong i Stockholms IF-flottilj. Då vi har över 100 medlemmar är det viktigt att få veta dessas intresseinriktning. Vissa är intresserade av bankappsegling, många kan tänka sig

att någon gång vara med i distanskappsegling i familjära former, andra är intresserade av eskadersegling och liknande och en del är mer passiva medlemmar som mest är med för att få tips om IF-båten via vår förnämliga tidning och stödja intresseorganisationen. Vi planerar att sända ut en enkät och fråga vilka intressen Du har. Med vetskap om detta kan vi selektera utskicken och kanske göra dessa oftare till olika intressegrupper utan att ruinera oss på porton. Hela vår verksamhet kommer givetvis att formas av enkätens resultat.

En semesteraktivitet som vi vill pusha lite för är att segla till Åland och ev. delta i Flundrerallyt, 20–25 juli. Det är ett par IF-seglare som deltagit och rekommenderat denna familjevänliga eskaderkappsegling med korta dagsetapper. I hamnarna ordnas gemensamma trivelsaktiviteter för både vuxna och barn. Eventuellt kan vi komma överens om att göra sällskap över Ålands hav. Kontaktman är Kurt Wahlström tel. 0758/125 90 (bost) som deltagit flera år. Se även i utsänd kappseglingsskalender.

Rune Lagerqvist

När medvind utkommer har redan en stor del av vårens program avverkats. Det gäller Björlands föredrag, Vårträff med föreläsning av Lage Larsson och segelmätningsträff hos Per Sjökvist. Vi saxar återstående evanemang från meddelandet som gått till medlemmarna:

☐ **Träningsträff**

För vinterrostiga seglare men kanske mest för IF-seglare som vill komma igång och pröva på kappsegling, t ex. Ni som brukar ställa upp i något enstaka klubb- eller förtagskör i distanssegling- kom med och prova hur det är att segla triangelbana i sommar! Du kan komma till vår träff helst med båt eller annars utan och hänga med någon annan IF-seglare. Tillfälle även för Er som vill komma och kolla trimning eller utrustning på de bästa IF-båtarna. Även de sistnämnda intresserade bör anmäla sig för planering av träffen.

Tid: Lörd. och sönd. den 16 och 17 maj. Plats: Pref. Vikingarnas SS hamn, Hundudden, Djurgården. (Lilla Värtan). Anmälan: Helst före 11 maj till Lars Frisk 25 73 15 (bost.) eller Bengt Linnman 60 31 29 (bost.).

Erfarna IF-seglare som ledare. Råd och tips om båt och trim. Hur det läggs upp i detalj bestäms när deltagandet klarnat. Frågor besvaras av ovanstående.

☐ **Propagandasegling**

Enkel distanssegling för familjer och ensamseglare ca 15 nm utan spinnaker och med tillämpning endast av de vanliga sjövägsreglerna. Vi förutsätter att båten är lastad och utrustad för weekendsegling. Startavgift 25 kr för priser och förfriskningar. Efter seglingarna lägger

vi till i en lämplig vik för eftersnack och gemytlig samvaro. Tävligen ingår i en ännu ej färdigplanerad PR-seglingsserie.

Tid och plats:

Skepparmöte kl. 12.00 på Hästholman vid Grinda lörd. den 23 maj. Du som kommer från stan kan ta natthamn på fred kväll i SSB:s klubbhamn på Getfoten, där Du för övrigt ofta kan träffa IF-seglare. Bana bestäms vid skepparmötet.

Frågor besvaras av Rune Lagerqvist, 96 36 16

☐ **Stockholm ranking för IF båtar, kappseglingar**

10 maj	Lidingö Runt
6-7 juni	Gäddisregattan
13-14 juni	Vikingaregattan
15-16 aug	Getfotsregattan
5-6 sept	ÅSS öppna Höstsegling
12-13 sept	SS Höstsegling

Distanssegling, aktuell segling meddelas senare.

De fyra bästa seglingarna räknas. Platssiffermetoden. Kontaktperson: Kurt Wahlström tel. 0758-125 90

Vi hoppas på ökat deltagande, då vi nu tagit med även distansseglingar.

Bengt L.

Bli medlem i förbundet tel. 0660/120 86

Rapport från H I F

Säsongen -87 började som vanligt med ett informellt årsmöte med åtföljande festivit. Stämningen blev tämligen hög framåt kvällen. Arrangerade gjorde familjen Lidehn och vi som var där vill här och nu framföra vårt stora TACK för en trevlig tillställning.

Åter till årsmötet som avhandlade stadgeenliga punkter i vanlig ordning. Nytt för i år är styrelsens sammansättning som numera består av följande personer:

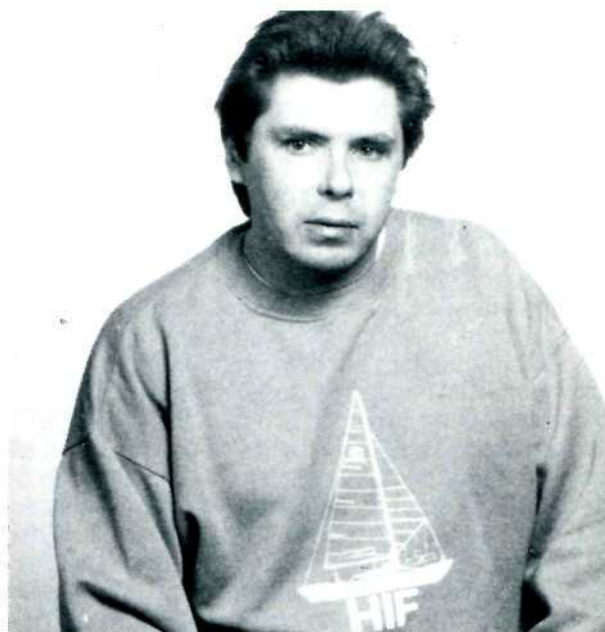
Ordförande: **Göran Karlsson Oxd.**
Tel. 0155-30369
Kassör: **Stig Lidehn Oxd.**
Tel. 0155-34712
Ledamot: **P-Å Eriksson N.Q.**
Tel. 0155-50294
Supl. **Sture Arvidsson Nyk.**
Tel. 0155-82348

Aktiviteter -87 var näst sista punkt och diskuterades livligt. Särskilt vårträffens tema verkar vara något som det finns intressanta åsikter om och olika erfarenheter av.

Församlingen enades i varje fall om följande aktiviteter -87.

1. Vårträff med tema båtbottnbehandling och IF:ens svaga punkter, (före sjösättningen).
2. Träningsläger tillsammans med bl.a Folkbåtar.
3. Skärgårdshelg — eskadersegling till Lindöja från resp. ort.
4. Höstträff efter torrsättning.

Till sist övriga frågor. Nu premiär visades HIF:s klubbtröja (se foto), som egentligen är en komplett jogging



dress. Jättemysig och snygg i en fin Italiensk sweethirtkvalite. Billig med tanke på kvaliteten, utförande, tryck etc. endast 235:- kompl. tröja/byxa med fickor i båda plaggen. Flera färger erbjuds, vit, gul, röd, ljusblå, konrblå, svart, grå och jadegrön i storl. S-XXL. I barnstorlek 140-176 cl. finns vit, svart, röd och konrblå. Kornblå är något ljusare än marinblå, men intensivare.

OBS. Beställ en storlek större än vanligt då materialet krymper något vid första tvätten.

Nu till seglingar ingående i H I F ranking -87.

Nyss Vårregatta	OXSS Öppna
NQBK Pingstregatta	OXSS Arkö runt

Det var väl det hela och jag har bara att önska mig och alla andra seglare en härlig sommar och på återhörande.

Hälsningar från Solkusten
Steve Fransen

PS. Om ni från övriga regioner önskar köpa joggingdress går det bra. Då utan HIF-märkning och till samma förmånliga pris 235:- (helt utan tryck 210:-) exkl. frakt. Framledes kommer även en T-shirt med det facila priset av ca. 60:- inkl. tryck.

Är Du intresserad?

Kontakta i så fall Stig Lidehn tel. 0155-34712

OBS. Beställ en storl. större än vanligt då materialet krymper vid tvätt.DS

INREDNINGSTIPS

Väldigt många IF-båtar är köpta i halvfabrikat så tillvida att inredningen erhållits i byggsats. Detta har medfört att många IF-ägare passat på att göra egna inredningslösningar som avviker från standard. Men man bör se upp så att klassreglerna följs.

Jag har en IF-båt från -74 och själv prioriterade jag att få mer utrymme i salongen. Detta skedde genom att minska ner båda garderoberna till minimimåttet 35 cm bredd. Härigenom förlängdes kojerna med 25 cm. Babordsgarderoben rymmer en värmare och fotogendunk och småhyllor. Genom de förlängda kojerna kan stickkojerna användas för stuvning av segel, bomtält och liknande skrymmande saker och ändå har vi fulllängdskojer. Utrymmet runt matbordet blir även komfortablare. Hyllorna under skarndäck försköts framåt

på styrbordssidan och en nedfällslucka av ungefär samma storlek som pentryluckan kunde installeras mitt emot pentryt. Nedfällsluckan kan användas som avlastningsbord vid matlagning eller matbord när man inte vill använda det stora bordet. Jag har förresten aldrig förstått kritiken mot pentryarrangemanget i äldre IF-båtar. Det är väl skönt att slippa ha ett kök framme som stjälp utrymme eller tar stickkojen i anspråk. På babordssidan har kunnat inrymmas en bokhylla närmast garderoben. På kopsidorna har enkelt kunnat sågas ut ytterligare en lucka per sida för att komma åt stuvutrymmet under kojerna i likhet med senare årsmodeller.

Det har tidigare i IF-båttidningen redovisats en lösning med en mindre utdragslåda under sittbrunnen ovan fotsteget vid ingången till ruffen. Vi har en rejäl låda med en höjd på 20 cm, bredd 45 cm och längd 65 cm, som rymmer hela skafferiet. Fronten till lådan är på 22x50 cm och har kunnat tas från den avsågade bredden på garderobsdörren. Lådan löper på gejderna av furulist, som skruvats fast under utstickande stickkojersida. Exakta mått på lådans längd ger sig själv av, teakramen i inredningen och kojernas höjd när gejderna monterats. Genom lådans längd får ett mindre uttag göras i lådans bakkant för att inte stöta emot

bordfästet som är nedfällt från sittbrunnen. Då trappsteget ligger mitt för lådan, så får vi göra oss omakett att ta bort detta när lådan dras ut. Under lådan får vi plats med en ordinär kylväska. Inför säsong eller semester packar vi lådan hemma och har allt färdigstuvat. Vid kappsegling åker hela lådan med innehåll snabbt iland.

Den front med lucka som var avsedd att sitta där lådan installerats har jag istället använt i samband med att vi gjort hel förpikskojs med iläggsskiva för att skapa ett tillslutet utrymme under denna skiva. Hela fronten skjuts ned ovanifrån mellan teaklister fästa på kopsidorna omedelbart framför garderobsskottet. I utrymmet har jag vattendunk med slang till sittbrunnen så att jag med pentrypump får vatten dit. Våtkläder etc. och brandsläckare förvarar jag även i detta utrymme. Allt kan demonteras snabbt vid behov.

Ombyggnaden har krävt minimalt med material. Ett par minidynor och lite teakplywood och vanlig vattentålig plywood och lite lister är i stort sett allt plus en pentrylucka som jag köpte på Marieholm.

*Rune Lagerqvist
IF 1825*

IF-BYTE PÅ SEMESTERN

Efter att seglat ett antal säsonger på ostkusten och tröttnat på att segla långa transporter för att uppleva nya seglarvatten har jag funderat på om inte vi i IF-båttförbundet skulle kunna byta båt med varandra under semestern 1-4 veckor. Seglare på Ostkusten är nyfikna på att segla på Västkusten, Skåne/Danmark eller kanske Höga Kusten. Att Ni från dessa kuststräckor skulle vilja segla i vår skärgård och kanske Åland/Finland är vi helt övertygade om. Mitt förslag är att intresserade kopplas ihop av OIF och att det sedan får

ankomma på IF-ägarna själva att gör upp om tider, utrustning, sjökort, hamn- och seglarbeskrivningar, försäkringsfrågan och övriga praktiska detaljer. Eventuellt kan vissa av de egna seglen tas med. Det behöver ju inte vara exakt samma veckor man byter med varann utan det viktiga är att båten är disponibel önskad tid för respektive part. För att komma igång redan i sommar med denna bytesverksamhet kan jag anmäla mig som förmedlare.

*Rune Lagerqvist, Villav. 31, 191 46 Sollentuna
Tel. 08/96 36 16 (bost.)*

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Göteborgserien 87

24 maj	LSS	Vårregatta
30-31 maj	GKSS	Vårregatta
27-28 jun	Hellevikstrands KSS	Olympiaköret
4-8 jul	GKSS	Marknadsregattan
1 aug	Hjuvik BK	Hjuviksdagen
22-23 aug	LSS	DN
29-30 aug	GKSS	Ahrenbergsregattan
19 sep	Björnlanda Kile SS	Näst sista chansen

Träningsseglingar 87

Vi möts på tisdagar vid långedragss brygga
Start kl 18.30

Vårserien 28/4, 5/5, 12/5, 19/5, 26/5, 2/6, 9/6

Höstserie 18/8, 25/8, 1/9, 8/9, 15/9, 22/9

Om ni har gast problem eller vill segla med någon.

Kontakta: Anders Ewert Tel 031/28 17 70

Kenny Isaksson Tel 031/47 63 80

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBB

Vintern har åter rasat ut! Men även om det har varit vinter har det hänt saker på seglingsfronten. Eller rättare sagt, det har hänt saker som ska få betydelse för IF-seglingen i södra regionen.

Först och främst har vi beslutat att SM år 1988 ska gå i Råå. Kanske tänker någon här i regionen, SM asch det berör inte mig. Fel, fel, fel SM berör **alla** som har IF-båt och som läser Medvind. SM är inte bara för eliten, utan det betyder något för alla IF-seglare. För de som tillhör eliten handlar SM om att nå en topplacering. För många är det ett sätt att utvecklas ytterligare från den nivå där man befinner sig idag. För alla handlar det naturligtvis om tävlingsmomentet, det är lika mycket tävling att slåss om 34-de platsen, som de främsta placeringarna. Inte minst SM betyder gemenskap med andra IF-seglare. Så hoppas vi att tanken på SM-88 ska bli injektionen som sätter fart på kappseglandet i IF-båt framöver.

Årsmöte

Under vintern har vi också haft årsmöte, som samlade ca 25% av medlemmarna, vilket jag tycker är fantastiskt. Vid årsmötet valdes en styrelse, som senare konstituerade sig med Göran Lundblad, ordförande tel. 042-13 75 64, Göran Ejdeling, sekreterare tel. 035-377 47, (om någon inte känner Göran E. kan han kort beskrivas som Mr IF, mannen som arbetat i och för IF-klassen sen långt innan jag visste vad en IF var för något, med andra ord vi har fått ytterligare en auktoritet i styrelsen). Bengt Friberg fortsatt som kassör tel. 042-26 17 00, oförändrat som styrelsemedlemmar Kalle Möller tel. 042-23 66 95 och Bengt Rask tel. 046-29 21 58.

Träningssegling

På årsmötet beslöt vi att träningsseglingar ska genomföras på tre platser. 17 maj i Höganäs, 14 juni i lagunen

Malmö samt i Skäldersviken vid tillfälle som beslutas senare. Träningsseglingarna kommer att utformas efter deltagarnas önskemål. De som behöver hjälp med besättningen vid dessa seglingar, kommer också att få det genom att IF-seglare från andra delar av regionen som inte kan komma med båtar ställer upp som gäst, sammanhållande för träningsseglingarna i Höganäs är Kalle Möller och Carl-Gustav Lind, i Lagunen Janiec Marec och Bengt Rask samt i Skälderviken Jan Edholm.

DM

Påminner också om att DM -87 seglas i Råå 5-6 september, planera in deltagandet redan nu.

Medlemsvärkning

Försök värva medlemmar till IF-förbundet på ett mer "aggressivt sätt" när Du har någon pressumtiv medlem avkrävt omedelbart 85 kr i medlemsavgift och betala själv in pengarna. De som delat ut Medvind till IF-seglare, "PÅ DOM IGEN" så de blir medlemmar.

Handicapregler

Dessa är ointressanta för IF-seglare. Kräv alltid att IF-båtar ska segla klass vid kappseglingar. Få med så många båtar att det blir underlag för egen klass (som regel 5 st).

Det är läge för entypsbåtar i Skåne nu när det nästan blivit krig mellan LYS och DH anhängare i Skånes seglareförbund.

Tävlingskalender för 1987

Så snart underlag finns kommer en kalender för de intressantaste IF-seglingarna i Skåne och Danmark, att sändas till medlemmarna i SSIF.

Göran

Styrning på kryss

— "Rigg och segel bör trimmas så att båten är lite lovgirig på kryss"

Så säger alla seglingsexperter, och förklaringarna brukar vara någon eller några av följande:

1. Med en lovgirig båt seglar man automatiskt lite högre och riskerar inte att gå för långt om man blir ouppmärksam.

2. Skulle rorsmannen tappa pinnen lovar båten upp — en säkerhetsfaktor.

3. En lovgirig båt kräver ett visst tryck på rodret, varför rodret aktivt bidrar med yta till lateralplanet — kölen blir större.

Till dessa skäl kan man också, när det gäller den långkölade IF-båten, lägga det faktum att ett visst motstyrande roderutslag får båten en mindre vinkel mellan midskeppslinjen och sin rörelseriktning (den går mindre på tvären).

Avdriften blir mindre, och man kan segla lika fort fast högre.

Kölen på en IF kan ju faktiskt jämföras med en trimtab på en fenköl.

Här har antagits att båten i båda fallen styrs med samma vinkel mot vinden.

Den minskade avdriften och därmed bättre KGV bör nog för en IF, åtminstone i sjö, användas till att styra något lägre med högre fart som följd.

Nu återstår bara frågan "Hur lovgirig skall båten vara?" eller "Hur stort roderutslag kan man tillåta innan det börjar bromsa mer än det gör nytta?"

Tja, jag vet inte, det beror säkert på sjö- och vindförhållanden. Men en gång räknade jag ut — rent teoretiskt — hur stort rorskulutslag som motsvarar 5° roderutslag mätt i horisontalplanet.

Om man mäter vid aktersittbrunnssargen, så skulle 5° motsvara 7 cm utslag från midskeppslinjen. Och 5° är inget stort utslag, så såpass mycket kan man säkert hålla emot utan att det bromsar.

Du som är intresserad av att förbättra din styrteknik: sätt ut en skala på sittbrunnssargen och kolla hur du styr när du tycker det går bra. Dela sedan med dig av dina erfarenheter till mig eller till redaktionen för MEDVIND så sammanställer vi till hösten.

Stagvändning

En annan fråga kring styrning på kryss är "Hur stort roderutslag skall man göra vid stagvändning?" Det beror naturligtvis på en massa faktorer. T ex båtens fart, sjön, konkurrenter, -taktik.

Allmänt tycker jag mig ha lagt märke till att de flesta nybörjare brukar större roderutslag än vad som är lämpligt.

En tumregel kan vara att föra ut rorkulten måttligt snabbt tills den tangerar sittbrunnssargens akter krök. Denna vinkel motsvarar ca 45° roderutslag.

Kurskorrigeringar

IF-båten är ju både långkölad och tung, varför man inte kan styra den som en jolle på kryss. Snabba riktningssändringar skulle kräva bromsande roderutslag. I stället måste man göra försiktiga, men bestämda kurskorrigeringar för att klara sjö och vinkelvridningar. Det är ju trots allt vinden som är motorn, och fel angrepp i en våg kan lätt ge tvärstopp.

Göran Ejdeling

Gör inte om min tavla

Det är ju av misstagen man lär sig, heter det. Jag lärde mig således en hel del under SM 1986. Men den mest spektakulära tavlan vill jag gärna berätta om, så att Du inte behöver göra om den ...

Under en av SM-seglingarna friskade vinden i ordentligt. Det var uppåt 20 m/s i byarna när vi kom till länsen. Skulle vi sätta spinnakern?

— En viss tvekan —, ok, — upp med blåsan! Det gick fint. I byarna surfade vi 15-20-30 sekunder på varje våg. Härligt. Vattnet sprutade om aktern.

Så hände det: Aktern lyftes, vi surfade på vågens framsida, fören sänktes, bogvågen gick upp på skamdäck, spinnakergasten stod i ankeldjupt vatten på däck.

Båten styrde åt lä, jag försökte parera med rodet, ingen verkan. Kraftig krängning åt lovart. Jag tappade balansen, föll åt lovart, men höll kvar i rorkulten, och styrde därmed ännu mer åt lä.

Så kom slänggippen. Det kunde blivit farligt, men som tur var hade spinnakergasten tappat balansen, och låg ner på skamdäck, skotgasten satt (med huvudet lågt) i brunnen. Storbommen slog i vattnet och gippen dämpades därmed effektivt, allt tack vare den kraftiga krängningen åt lovart. Vi låg nu nästan tvärs, men hade ändå god fart framåt, tack vare den hårda vinden. Jag låg halvvägs i vattnet, bredvid båten, men höll mig kvar, och kunde kravla mig upp i sittbrunnen.

Farten gav styreffekt, så vi kunde helt enkelt falla, gippa storen, trimma seglen och segla vidare. Spinnakern stod någorlunda större delen av tiden. Årminstone gav den inga problem.

Vi hade tur: Inga män överbord, inga skador, inget förstört, ingen kollision.

Efteråt fick jag höra att vi "åkt bananskal", vilket jag inte rekommenderar andra.

Hur kunde det hända?

Vilka fel hade vi gjort då? Jo framför allt:

Fel långskeppstrim. Spinnakergasten stod vid lovartsvattnet, och brunnsgasten satt vid ruffluckan. Som vanligt alltså. Men alldeles för långt föröver i den hårda vinden!

Spinnakerns lovartskot var för hårt skotat, och vi seglade alldeles platt läns, vilket gav krängning åt lovart. Alltför sen motreaktion av rorsman under surfen (Att jag sen använde rorkulten att hålla mig fast i när jag föll överbord gjorde inte saken bättre.)

Samma sak från åskådarplats

Vid ett tillfälle under hösten fick vi chans att segla i lika hårt väder under en träningssegling.

Vi fick då se en konkurrent just framför oss utföra precis samma manöver som vår. Det såg nästan värre ut från åskådarplats.

Men även han fick snabbt ordning på båten och kunde gippa tillbaks utan skador.

Vi seglade vid detta tillfälle betydligt bättre:

— Alla tre satt så långt akteröver vi kunde.

— Spinnakern var rätt skotad - lite gömd bakom storen.

— Rorsman (=jag) var vaken (!) för varje tendens till skärning mot lä.

Jag har seglat IF sedan 1969, men gjorde den här erfarenheten först under 18:e säsongen. Det kan bero på lite tur, men också på att IF-båten är så stabil att det måste till sällsynt klantighet för att framkalla skärningen åt lä.

Alltnog, lär av mitt misstag!

Göran Ejdeling

IF S 2404.

En glimt från SSIF:s östliga utpost Sölvesborg på gränsen mellan Skåne och Blekinge

Sedan vi för något år sedan började segla Omega 42 har tävlandet med IF båten minskat betydligt. Det beror till stor del på att vi de senaste åren varit ensam IF båt och får segla efter Lys.

Årets sista stora tävling vi har är Sparbankscupen, vi tävlar om ett vandringspris Vind i seglen som är ständigt vandrande uppsatt av Sölvesborg — Mjällby sparkbank. En segling som varje år drar till sig ett stort startfält. Så även -86, där var bland annat "vår" Omega

42, som vi vunnit Hanöbukten med, en Ravage 36 som kom från Malmö på väg till Båtnyts One of a Kind, samt en Maxi 80. Båtar som har mycket fart. Vi har även anmält vår IF, och när vi dagen före tävlingen kollade startlistan blev glädjen stor, det var ytterligare en IF båt anmäld.

Tävlingsdagen går jag omkring klockan sex, det är mulet, jag hör vinden i ventilationstrumman. Västan ca. 10 m/s, tänker jag. Väcker Thomas, min son och ständige följeslagare, numera upphöjd till rorsman. När vi äter frukost hör vi sjörapporten Byig väst till syd-västlig vind 8 — 13 m/s regn. Idag blir det blött, säger Thomas och ler.

Det är rorsmöte klockan 9.00. Banan blir som van-

ligt runt fasta märken start och mål utanför vår klubbhamn. Det skall bli tre starter, vi ska starta i andra start kl 10.10. Det blåser ca. 12 m/s västnordväst. På grund av det dåliga vädret är det en del båtar som inte kommer till start.

När vi går ut har vi de nu 9 år gamla seglen som min vän Roger Haag har sytt åt mig. Det är vårt hårdvindställ. Ravagen har mylar och kevlar, Omegan har mylar i storen.

Spinnakergång i 20 m/s

Vi får en ganska bra start, var bra framme men har en Fortissimo i lovart. Det blir en halv vind till första märket, därefter en kort kryss över till Skånelandet i Saxaviken. Där rundar vi som första båt i vår start.

På väg ut ur viken blir det halvvind till bidevind. När vi rundat Sälbådan sätter vi spinnakern, vinden är mycket byig och vrider uppt ill 30°. Det är stundtals riktigt håftigt, vi fick vid ett tillfälle bärga spinnakern. Senare fick vi av sjöräddningen veta att det då blåste 20 m/s. På undanvinden har vi krånglat oss förbi hela första startfältet och jagas nu av Ravagen och Omegan. Ravagen på en något lägre kurs medan Omegan följer oss, hon är stor nästan fjorton meter båt, aderton meter hög master. Ravagen rundar Skintosafloeten, som är nästa märke, först sedan Omegan som gick om oss strax före rundningen och så vi som trea.

Det blir en sträckbog till nästa märke som är Revbådorna och båtarna radar upp sig på en lång rad med båten bakom något i lovart. Revbådorna rundas för vår del utan någonting när det gäller placering.

Det blir en läns till Fläjdjan som är nästa märke. Vi står på för babordshals och går något mot land. Efter ett tag vrider vinden så vi gippar och får en fin skärning mot märket. De flesta båtar gippade direkt efter rundningen och får nu betala en del för det. Vi har tappat en del till de två båtarna framför oss. Jag hade hoppats på en luffningsduell mellan dem men det blev inte så. När vi rundat Fläjdjan börjar en lång kryss. Vi går ut i sjön en bit slår sedan mot land. Hade räknat med ett lyft när vi slog ut men det blev en nit. Semonan med en gammal räv vid rodet hade sökt sig mot land och när vi möttes vid Tunören var han en båtlängd före oss. Vi sträcker båda Sälbådan för att sedan jaga in i viken och mot mål. Strax före rundningen av bojen vid Skånesidan sätter vi spinnakern. Det stressar Semonan som efter rundningen börjar sätta sin spinnaker. Vi gippar, går ner i lå skär upp och tar oss förbi, då det samtidigt kommer en hård vindvy som fyller Semonans spinnaker. Det ser vådligt ut med spinnakern flygande ca. tio meter ut från båten, samtidigt som båten skär. Vi går fort den sista biten mot mål och går över mållinjen 14, 13, 46. Vi är tredje båt i mål efter Ravagen och Omegan.

Nu börjar en lång väntan som alltid när det är en segling Lys. Men efter många koppar kaffe och mycket prat så är prislistan klar och det visar sig att vi har vunnit -86 års Sparbankscup.

Den andra IF båten kom aldrig till start.

IF båt 2793

Lennart o Thomas Petersson

Bli medlem
0660/120 86

Rapport från Anders Carlsson i 1724 och Hans Larsson i 3283

Klassbestämmelser

Tekniska kommittén har fått i uppdrag att utarbeta klassbestämmelser med tillägg och tolkningar och ge ut dessa i pocketform.

Roder

Vikter på roder har sammanställts, och visar på mycket stora variationer, från 21 till 29 kg. Detta är inkl. beslag och utan rorkult.

För att erhålla ett säkrare underlag innan beslut tas, ber vi er, att alla som har möjlighet att väga ett roder gör det och skickar uppgiften till Tekniska kommittén på adress:

Anders Carlsson, Fågelsångsvägen 41, 891 00 Örnsköldsvik.

Spinnaker

Angående regel 6 e om spinnakerfallets skiva, har Svenska Seglarförbundet godkänt nya texten samt att beslut tagits vid ett årsmöte.

Den nya texten lyder:

Spinnakerfallets skiva får ej placeras högre än att dess bärande yta är 470 mm över det svarta bandets nedre kant, som föreskrivs i bestämmelserna 6 b (ii), och själva beslaget får max sträcka sig 50 mm för om förkant mast.

Egna tips

Ni som har praktiska tips och nya tekniska lösningar som rör IF-båten, sänd dessa till TK. Förslagen kan handla om t ex. inredning, trimarrangemang, mat ombord, placering utrustning osv.

Välkommen till Höga Kusten

Några små tips till SM-farare

På Åbordsjön mitt emot Utansjö fabrik ligger Kramfors uthamn. Bryggor finns men i övrigt saknas service. En gång per år lever hamnen upp och det är i samband med tävlingen "Storön Runt": en av de trevligaste öseglingar i Höga Kusten. Banan går i en åtta, först uppströms och runt Åbordsöns norra udde, över Storfjärden ut till havs, runt Storön och tillbaka över Storfjärden genom Snättsundet och åter. Är Du ute i god tid till SM, så stanna till och var med — "Storön Runt" går Lördagen 27 juni.

Här fick jag under en kappsegling för första och troligen enda gången i mitt liv se Storsjöodjuret. Vi startade uppöver älven, jag låg bra till längst ut på styrbord närmast ön och hade viss svårighet att gå fri från udden. Då fick jag se henne (odjuret måste vara en hon. Jämför Ruffhäxa) komma tvärs över fjärden. Hennes stora bruna huvud hade horn som det hängde sjögräs på och den oformliga kroppen stack upp som en slingrande rad taggiga öar. Jag uppskattade längden till 2 å 3 IF. Upp med kikaren, glömde seglingen, var nära att gå på grund. Hela fältet gick om och sist av alla rundade jag udden. Men då hade hon kommit så nära att jag fick gåtans lösning. Storsjöodjuret var en älgfamilj som med den ståtliga tjuren i spetsen kom simmade över fjärden. Allting har sin förklaring. Tro inte på reklamhungeriga skottar och jämtar och inte på mig heller.



Vi hade varit ute och fiskat Mats och jag. Vi satt på Hemsöns strand vid Snättsundet och stekte strömming på glöden. Berättade historier varav några var nästan sanna. Då kom morgonrodnaden över Ångermanälven. Fram med kameran och vackrare än så här kan väl inte en IF ligga! Ändå ger bilden endast en svag aning om sommarnattens tjusning här uppe i Höga Kusten. Längre söderut är natten för mörk — längre norrut är sommarnatten bara en dålig dag, men här i Höga Kusten kan man få uppleva den rätta rofyllda, stämningsfulla och romantiska tid då skymningen övergår i gryning. Går inte att beskrivas — måste upplevas. Välkommen hit och upplev!



Härnösands Segelsällskaps Klubbhamn "Lustholmen" berättade vi om i förra numret av Medvind. Den berättelsen kompletteras nu med följande lilla anekdot.

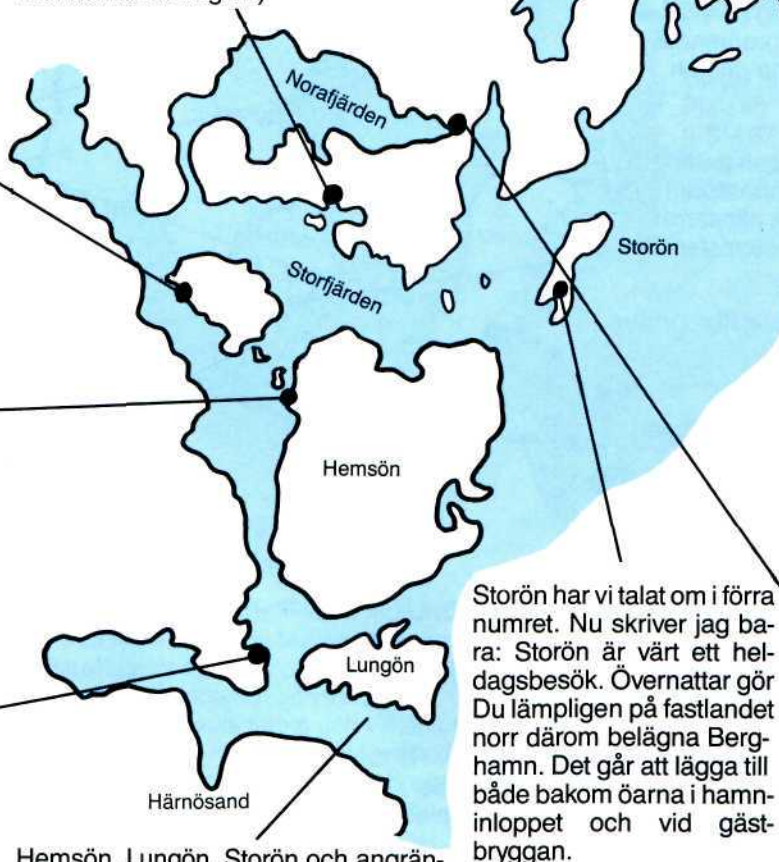
"Några barn stod på pontonbryggan och fiskade, reven höll man direkt i handen, på enkelkroken fanns en blöt makaron som bete. Plötsligt blev det ett fasligt liv borta hos de små fiskeentusiasterna. En liten tös från Umeå hade fått en fin öring på kroken. Kameran ljuger inte! Så alla ni storfantaster på fiske som använder våtfluga, torrfluga, vitfluga, blåfluga och spyfluga eller blankdrag, svart drag, prickigt drag, randigt drag, rutigt drag, korsdrag, snabbdrag eller sendrag — gå in för blöta makaroner! Men vill ni vara riktigt säkra på matfisker skall ni få ett bra tips för den som inte släpar omkring med jolle. Köp ett 16-varvsnät. När Du lägger till i en naturhamn för natten, lägg draggen långt ut — kryt ihop ankarlinan med förtöjningstampen — dra dig ut och lägg nätet längs ankarlinan. Det borde finnas både abborre och sik att hämta på morgonen. Lyckas Du inte så finns det rökt sik att köpa i nästan alla fiskelägen längs Höga Kusten.



Längst in i Gavgisfjärden ligger Häggvik. Där innanför ligger Växfjärden som numera är en insjö någon meter över havet och med utlopp nära bryggan. I den bäcken går det upp rikligt med havsabborre. Här får Du fiska! Men det krävs färdighet, ork och tålamod för de enda redskap Du får använda är dina egna händer. Jag rekommenderar att Du går till lanthandlaren och köper en burk sill i stället.
PS. Se upp för de sjunkna pråmarna!

Lövvik är en väl skyddad hamn med nybyggt servicehus och minibutik bara ett stenkast från bryggan. Tag en promenad till utsiktsberget Valkallen, 240 meter över havet. Det hänger rep längs bergssidan till hjälp vid uppstigningen, så Du får motion för både armar och ben efter allt stillasittande. IF-båten seglar ju sig själv så motion behövs. Varje hamn i Höga Kusten har sitt eget utsiktsberg till fromma för folkhälsan och vykortsförsäljarna. Vid inseglingen till Lövvik kan Du på styrbord se en grön IF. Den var på väg till SM i Kalmar men nådde inte ända fram. (Yttrandet präglad av en annan Härnösandspojke som blev statsminister och tyvärr fick rätt i kärnkraftsfrågan.)

Den fantastiska del av Höga Kusten som inte ryms på detta uppslag hittar Du på nästa



Hemsön, Lungön, Storön och angränsande vatten ligger inom skyddsområde. Hit får inga utlänningar komma. Tänker Du bege dig hit och har en utlänning som gäst blir Du tvungen kasta gästen i sjön. Är det en bra gäst som Du vill behålla — eller som Du inte tror håller sig flytande tills Du kommer tillbaka — kan alternativet vara att gå utanför Hemsön.

Storön har vi talat om i förra numret. Nu skriver jag bara: Storön är värt ett hel-dagsbesök. Övernattar gör Du lämpligen på fastlandet norr därom belägna Berg-hamn. Det går att lägga till både bakom öarna i hamn-inloppet och vid gäst-bryggan.

Längst in i Norrfjärden ligger en gammal fåbovall vid namn Fjärdbotten. Den har rustats upp av kommunen och länsstyrelsen och här står stugorna öppna för allmänheten. Det är bara att kliva på och övernatta gratis och franko, (Du lär väl ha betalt det hela via skattsedeln, men det är en annan sak).

Grillplatser finnes och öppenspis i ett par av stugorna. Bryggan. Endast en smal landtunga skiljer innersta Norrfjärden från Grönviksfjärden.

Under Höga Kusten-feberns hetaste period föreslog en pensionerad länsstyrelsetjänsteman att man skulle gräva en kanal här emellan. Tänk att få segla från Fjärdbotten direkt ut mot öppna havet. Det vore väl trevligt med ett sådant monument över olönsamma investeringar. Förnuftet segrade dock så Du får segla tillbaka ut ur Norrfjärden samma väg Du kom.

Norrfällsviken är en fin hamn men kraftigt exploaterad med stugbyar, servicehus, handelsbod och tjo och tjim och tält för andlig spis. Om Du tycker det blir för stökigt så gå runt udden och lägg till i Trollarviken i stället. Om Du vill träna lite extra inför SM så gå tävlingarna Höga Kusten race och Gnäggen runt utanför Norrfällsviken helgen 4-5 juli.

Bönhamn beskrev vi i förra Medvind. Tilläggas bör att det är den närmaste hamnen längs hela Norrlandskusten.

SM-fararna till åra öppnas i år ett vandrarhem i gamla fyrvaktarbostaden på Högbonden. Rekommenderas å det högsta. Men det kan vara svårt att få plats att lägga till. Om inte — lägg till inne i Bönhamn och gå ut. Det är ju ett vandrarhem. Se bild på nästa sida.

Rotsidan är ett härligt strövmråde med släta hållar för solbad. Men försök inte bada i havet. Klipporna är så blankpolerade att det kan bli svårt att ta sig upp. Om Du är lika envis som de flesta seglare och "Dig själv nock" som alla seglare (och Norrmän) så lär Du bada ändå trots varningen. Men tag i så fall med Dig ett rep som Du fäster i land. Sen får Du leka någon sorts korsning mellan en sjöjungfru och Tarzan när Du kravlar i land.



Mjältön. Sveriges högsta ö och med Norrlandskustens finaste naturhamn "Baggviken" på östra sidan. Viken är mycket lämplig som natthamn. Friskt källvatten kan Du hämta vid bäcken längst in i viken. Bryggor och rastplats med eldstad samt tillgång till ved. Följ vandringsleden till öns topp. Utsikten är storslagen. Söder om Baggviken utbreder sig Baggsandsviken med kilometerlång sandstrand. Utmärkt för bad och solbad. Här drar man not på kvällarna.



Slåttalsskrevan

Docksta — fastlandets centralpunkt i Höga Kusten, ligger idylliskt längst in i Dockstafjärden. I hamnen finns en betongbrygga där Du kan lägga till. Lämplig plats för sjösättning om Du kommer med Din IF landvägen. Docksta Marina och Sundins båtvarv ger Dig service. Går Du in i Norrfjärden till Veåsand har Du endast 900 m promenad till Skuleberget. Passa på att besöka den sägenomspunna grottan.

Ullånger. Den som inte far till Ulvöarna i egen båt kan ta någon av tur-båtarna. Men ta först en titt på minnesstenen över kompositören Wilhelm Pettersson-Berger född i Ullånger (!). Hans musik härstammar från Höga Kusten även om sådana namn som "Frösöblomster" förekommer på hans kompositioner.

Ullånger



Den här bilden av Högbonden hör till föregående sida men där fick den inte plats. Hoppas Du får plats på Högbonden. Den är värt besväret.

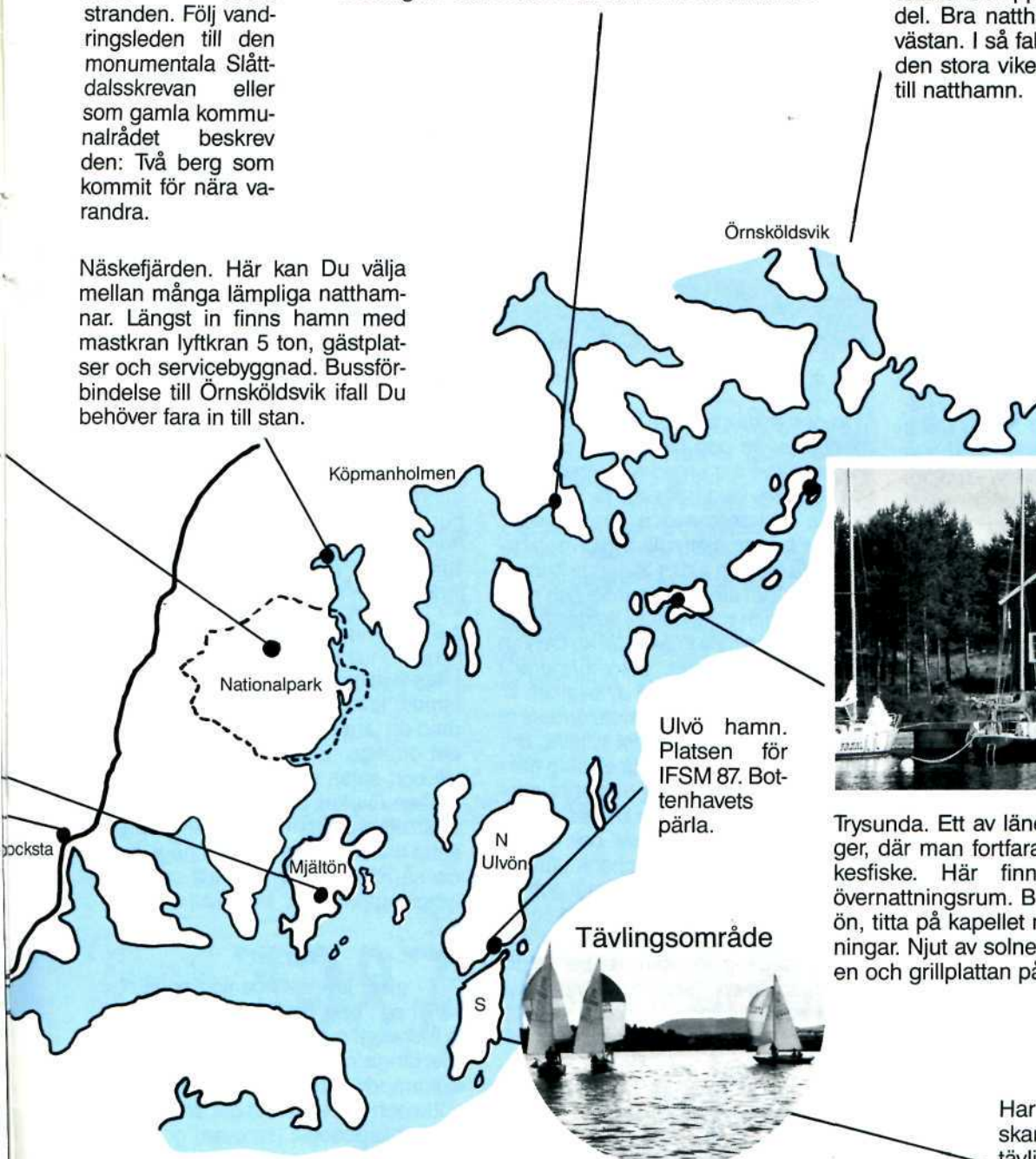
Vill Du veta mer om Höga Kusten? Vänd dig till....

Nya nationalparken "Skuleskogen" är ett måste. Lägg till i Kälaviken (Kälsviken) lämpligen utmed södra stranden. Följ vandringsleden till den monumentala Slåttalsskrevan eller som gamla kommunalrådet beskrev den: Två berg som kommit för nära varandra.

Näskefjärden. Här kan Du välja mellan många lämpliga natthamnar. Längst in finns hamn med mastkran lyftkran 5 ton, gästplatser och servicebyggnad. Bussförbindelse till Örnsköldsvik ifall Du behöver fara in till stan.

Södra och norra (mellan) Balesviken. Välj natthamn efter vinden. Dricksvatten i Balhusjärnen på udden. Vandringsleden "Höga Kustenleden" passerar i sänkan mellan vikarna. Den är visserligen till för landkrabbor men havets stolta betvingare kan också behöva röra benen ibland.

Grisslan. Idylliskt beläget fiskeläge. Insegling både från norr och söder och underlättas av fiskefyrar (se fyrlista). Endast privata bryggor. På Vågöns västra sida ligger Storviken med en härlig sandstrand. Se upp för grynnan i vikens norra del. Bra natthamn bara det inte blåser västan. I så fall bör Du välja Storkroken, den stora viken i Sydost på Råskärsön, till natthamn.



Trysunda. Ett av länets få kvarvarande fiskeläger, där man fortfarande bedriver ett aktivt yrkesfiske. Här finns servicebyggnad med övernattningsrum. Butik. Ta en promenad runt ön, titta på kapellet med sina vackra väggmålningar. Njut av solnedgången från sandstranden och grillplattan på norra sidan av ön.



1982 seglade vi SM för IF-båtar vid Ulvöarna. Olof Björland segrade och i en kommentar till tävlingarna sade Olof att detta var det bästa och trevligaste SM han deltagit i. Det var jättetrevliga arrangemang både på tävlingsbanan och för fritiden. ÖSS hade en mycket fin planering och all servis fanns och vilken otrolig naturhamn Ulvö hamn utgör. Hela Köga Kusten är fantastisk. Om jag inte skulle bo i Göteborg så skulle jag flytta till Höga Kusten avslutar Olof. Vi är övertygade om att Ulvöregattan och SM-veckan blir lika minnesvärd 1987. Välkommen hit.

Har Du med Dig en suporter-skara kan den lämpligen bese tävlingarna från södra Ulvöns tjusiga solvänliga klippstrand.

Text: Harald Öhman
Foto: Lars Guvå
Harald Öhman

Fritidskontoret:

Örnsköldsvik tel 0660/88 000

Kramfors tel 0612/80 000

Fin information för båtresenären får Du i
Kust-Guiden Bottenhavskusten

VAD ÄR KAPPSEGLING OCH VARFÖR?

Redskap

Den är en av världens mest komplexa sporter. Vi har ett mycket avancerat och dyrt tävlingsredskap där mast, segel och skrov skall stämma ihop som det finaste musikinstrument i en stor orkester. Dessutom går utvecklingen hela tiden framåt och måste därför bytas mot nyare och snabbare segel. Och även om Du har det absolut senaste så slits även det och därför måste Du kanske byta. Det skall ju hålla/gå fort både i hård och lätt vind.

Regler

Vi har dom klart svåraste reglerna av alla sporter som vi dessutom **själva** skall vara domare i. Jag har aldrig någon gång under dom 30 år jag tävlat hört två protesterande som varit helt överens om samma händelse. Upplagt för bråk alltså. Om man inte är rutinerad nog att innan problemet uppstår undvika det genom att styra till vänster eller höger om det.

Vägval

Att välja rätt strategi (vägval) är mycket svårt på grund av olika sjö- vind och strömförhållanden på banan. Har vi äntligen hittat "rätt spår" ändrar det sig dessutom ofta och ibland, som vi själva tycker, helt ologiskt. Förlorarna tycker att man skall ha ett sjätte sinne för att förstå allt innan det händer. Själv vet jag att det bara är att tänka tidigare än andra, se sig om 360 grader, samt att vara på hugget genom att analysera seglingen innan, under och efter.

Teknik

Tekniken är inte heller den lättaste särskilt om man inte alltid har samma besättning ombord. Krafterna är dessutom mycket stora och marginalerna till misstag mycket små särskilt i hårdvind och i täta dueller. Att få tillgång till tränare är dessutom förunnat ett fåtal och sker det så är det oftast mycket sällan. Jämför t ex. träningen i andra sporter så ser man genast hur mycket segling ligger efter. Vilken annan sport tävlar mer än dom tränar?

Fart/Trim

Att få fart på båten är naturligtvis dels beroende på att rätt materiel ombord är rätt inställt till aktuellt förhållande av vind, sjö och ström. Men även att samspel och teknik ombord inte är dåligt och därmed bromsar båten. Fart är dessutom inte alltid positiv t ex. går Din båt snabbast men styrs åt den negativa sidan av banan kommer Du först dit och



Taktik

Med god teknik och bra fart vilket är beroende av en god besättning och bra materiel kan man med reglernas hjälp utnyttja regeltaktik för att få övertag i starten, vid möten och i rundningar. Detta kräver mycket rutin vilket man bara kan få genom aktivt tävlande och då med ett vaket sinne för analys och minne av för- och nackdelar i tidigare seglingar. Naturligtvis kräver det att Du kan reglerna och vet hur dom fungerar i praktiken. En annan del av taktiken är t ex. att ta vinden från motståndaren, lura honom att slå vid fel tillfälle, dra upp vågor för honom, finta ett slag eller gipp, lura ut honom på den kant eller på dom förhållanden där Du vet att Du går bättre än honom osv. osv. Taktik kan ofta jämföras med schack där det gäller att tänka flera drag framåt och att ibland offra någon spelare för att senare i spelet få en större utdelning. Att vinna en segling genom bättre taktik tycker jag är roligare än att vinna på grund av bättre fart. Så, prova med att utnyttja huvudet bättre, tidigare och oftare så.....

Förberedelser

Vem skall jag segla med? Vilka tävlingar skall vi ställa upp på? Vilka förbättringar krävs på båten? Hur gör vi resan till och från tävlingen? Vem sköter anmälan till tävlingarna? Skall vi köpa nytt materiel? När tränar vi? Hur löser vi det ekonomiska? osv. osv. Ju större båt desto mer förberedelser krävs för att få allt att fungera och detta stjäl kanske tid från viktigare faktorer som gör att man lyckas eller misslyckas. Att driva en entonnare t. ex. är som att driva en mindre firma med allt vad det gäller av pappersarbete, planering, budget, personal, mål osv. Själv föredrar jag mindre, billigare entypsbåtar som ger mer tid till det som verkligen är roligt. SEG-LING. Och segling på lika villkor till mindre kostnad.

Psykologi

Att veta hur man själv och andra ombord fungerar under pressade förhållanden spar man många missuppfattningar och bråk på. Vet Du dessutom hur Du skall få alla ombord att hela tiden göra sitt yttersta för att Ni skall lyckas ligger Ni säkert många båtar längre fram än dom som bara deltar.

Viljan

Utan vilja och tålamod, ibland stort tålamod, kommer Du ingenstans. Men med en järnvilja kan man lyckas med det otroliga. Så bestäm Dig vart Du vill och satsa allt för att komma dit. Lyckas Du kan Du inte få större tillfredsställelse. Men var noga med att sätta målsättningen lagom högt, precis så högt att Du med full satsning lyckas uppnå den. Man kan om man vill.

Varför?

Själv gillar jag tävlingsmomentet som håller på i flera timmar i ett sträck. Detta fodrar att man har en bra fysik för att i det långa loppet kunna hålla ut och på sluttampen sätta in stöten när andra är trötta och oskärpta. Att det är så komplext att kappsegla (se ovan) gör att så många olika typer kan lyckas. Den ena är specialist på trimning och den andra på strategi den tredje på taktik den fjärde kan lite av varje och alla är dom motståndare som försöker vinna. Alla kan jag lära mig något av. Om jag pratar med dom förstår. Olika åldrar kan segla ombord och man blir bara bättre ju äldre man blir. Vilken annan sport blir man det i? Man är många timmar i det fria, i solen, i den tuffa stormen, långt ifrån staden och alla dess problem. Vi ses på banan.

Olof Björland

Inställning hos vinnare och förlorare

Många gånger har jag hört seglare säga:

1. "Jag fick en dålig start"

Man får ingen dålig start utan man gör en och omvänt man får ingen bra start utan man gör en. Erkänner Du detta för Dig själv kan Du börja lyckas med att analysera hur man gör en bra start. Men inte förr.

2. "Han hade tur med vinden"

Har man tur med vinden så har man förmodligen oftast också gjort fel många gånger (precis som ursäktaren) men då analyserat varför och därmed lärt sig hur man skall göra under rådande förhållanden. Rutin och erfarenhet alltså.

3. "Han vann för han hade bättre grejer."

Om man vinner för att man har bättre grejer så har man väl också prioriterat rätt. Eller hur? Recept. Sänk Din målsättning, byt klass om Du anser att det är för dyrt i denna klassen eller gör som den smarte gör. Prioritera. Köp inte chips, ciggarett, sprit och annat

nyttigt utan skaffa det som behövs för att Du skall lyckas segla båten optimalt under alla vind och sjöförhållanden.

4. "Hans båt går fortare. Det blir omöjligt att slå honom."

Om en båt går fortare än dom andra är det oftast inte skillnad i båtfart i skrovet som gör det (mycket ovanligt i en riktig entypsbåt) utan det är så att besättningen offrat fler timmar på att trimma den. Säkert har man också fått betala den fina farten med många misslyckade seglingar för att även få reda på vad som är fel. Recept. Försök att få vara med när han ligger och trimmar fart, beröm honom, var bussig och fråga hur han gör så kanske Du också får känna hur det känns att ligga först. Men Du kommer inte att få det gratis. Så ge Dig inte. Och glöm inte att anteckna vad som är fel och rätt.

5. "Honom räknar vi inte för han är proffs."

Att inte räkna en som är "proffs" (om man nu kan vara det i segling) är att inte vilja tävla och få stryk av en bättre

seglare. Erkänn istället att han är bättre och försök eller bestämm Dig för att bli lika bra. Han föddes ju inte till proffs utan har säkert fått offra mycket för att komma dit. Se de positiva i att han finns och utan honom skulle Du inte kunna bli bättre än vad Du är nu. Och framåt siktar Du ju. Eller!?

Det finns många fler exempel på skillnaden mellan vinnaren och förloraren men dom spar jag till en annan gång. Varför jag säger detta är för att Du skall vara positiv i Ditt tänkande och sätta Din målsättning rätt. Ursäkter för Dig inte framåt. Erkänn istället att det finns människor som tar sig mer tid för att bli bättre och som naturligtvis har fått offra annat som Du inte har gjort ännu. Var alltså inte avundsjuk utan var glad att Du har någon att lära Dig av. För det är ju roligare att komma femma bland dom bästa än att vinna över dom sämsta. Alltså ingen tid för skitsnack utan full koncentration framåt.

Vi ses på banan.

Olof Björland