

Medvind

Nr 4 2009

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



FÆRDER'N 2009
DEN NYA FOCKEN
HUR FORT SEGLAR EN IF?
NORGEMESETERSKAPET 2009

REDAKTION

MEDVIND

JÄRPVÄGEN 37 A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE

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

REDAKTÖR

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

GRAFISK FORM

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

TRYCK

SANDVIKENS TRYCKERI

PAPPER

EDIXION, 100 G

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
M. CARREBYE

INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET	3
FORMANNEN HAR ORDET	4
H. M. KONGENS SERIESEILASER	4
FORMANDEN HAR ORDET	5
GENERALFORSAMLING 2010	5
FÆRDER'N 2009	6
DEN NYA FOCKEN	8
VÄSTSVENSKA IF-BÅTSCUPEN 2009	10
EN FAMILIEBÅT	11
NORGESMESTERSKAPET 2009	12
HUR FORT SEGLAR EN IF?	14
STILTJEMOTOR	16
MONTAGE AV DE NYA RÖSTJÄRNER	17
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB	18
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	19
OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	20
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	21
KRÖNIKA: DU ÄR DISTRIKTSMÄSTARE NU	22
ANSLAGSTAVLA	23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

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

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

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

KASSÖR

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

SEKRETERARE

HANS GILLIUSSON
TEL. 0611-214 71
HANS.GILLIUSSON@VV.SE

WEBMASTER

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

TEKNISK ANSVARIG

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

LEDAMOT BIF

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

LEDAMOT VIF

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

LEDAMOT OIF

DAVID PETTERSSON
TEL. 08-651 160 01
DAVID@OIF.IFBOAT.ORG

LEDAMOT SSIF

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

IF PÅ INTERNET

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

NORSK IF-BÅTKLUBB

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

IF-KLUBBEN I DANMARK

STEEN JAKOBSEN
BAVNEÅSEN 37
DK-2640 HEDEHUSENE
TEL. +45 56 32 82
SJA@JAKOBSEN@MAIL.DK

GERMANY

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

HOLLAND

NEDERLANDSE MARIEHOLM VERENIGING
BRIGANTIJNWAL 6
NL-2317 GL LEIDEN HOLLAND
+31 72 58897828
SECRETARIS.NMV@MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND

LEN CARELESS
TRETARRUP FARM
TRESKILLING, BODMIN
CORNWALL PL 30 5EL
TEL. +44 17 26 85 12 37
LCARELESS@AOL.COM

Ordföranden

HAR ORDET

DET GÅNGNA ÅRETS alla händelser har återigen blivit seglingshistoria. IF-båten är en klassiker. Inte sällan börjar seglaren sitt båtliv i en IF. Ibland slutar även seglaren sitt båtliv i en IF. En del av oss riktiga entusiaster lever hela vårt båtliv med en IF. Och sist men inte minst, andra seglare jämför gärna sin egen båt med din IF.

Vid september månads utgång hade förbundet drygt 570 betalande medlemmar och fler är på väg. Något tiotal av dem finns utanför Sveriges gränser. Vi fortsätter att ge ut den här fina tidskriften Medvind, vilket är mycket mer än andra förbund av det här slaget mäktar med. Vi fortsätter att kappsegla om SM-titeln samt att underhålla och utveckla klassreglerna. Vi har goda finanser och har inte behövt höja medlemsavgiften på många år. Vi är helt enkelt ett fint förbund som är värt att stödja och värna.

IF-båten är oslagbar när det gäller båt för pengarna. Den är idealisk för två och räcker även väl så länge barnen är små och inte tar alltför mycket plats. Den är enkel och billig att utrusta för kappsegling, och det gör faktiskt bara båten en bättre turseglingsbåt. Den torde därför vara ett gott val för ungdomar som söker sin första segelbåt, och

som vill kombinera rekreation på tu man hand med litet segelsport på kappseglingsbanan.

Nya segelbåtar marknadsförs ofta med sin inredning. Men vill man ha en välseglande båt i 26-fotsklassen måste man välja bort en del bredd och därmed utrymme, annars blir båten för klumpig. Och en gennaker menar jag, förblir – trots sin kanske något enklare hantering – alltid ett sämre undanvindsalternativ än spinnakern i en sådan båt som IF:en.

Vi fortsätter med tillförsikt mot en ny seglingsommar. Innan dess kommer vi att synas på båtmässorna i Göteborg och Stockholm, och träffas på vårt årsmöte i mitten av februari i Stockholm.



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

SHORT IN ENGLISH

ALL HAPPENINGS OF the past year have again been passed to history of sailing. The IF-boat is a classic. Not very seldom the sailor begins the life of sailing with an IF. Sometimes the sailing ends with an IF. Some of us real enthusiasts continue all our life sailing an IF. And last but not least, other sailors are happy to compare their own boat with your IF-boat.

At the end of September the Association had more than 570 members and still more are now on the way. A handful or two of our members live outside Sweden. We continue to publish this nice magazine Medvind, which is far more than other organisations of this kind have the energy to perform. We continue to race and compete for Swedish Championship and maintain and develop the Class Rules. We have good finances and have not been required to raise the annual fee for many years. In summary, we are an excellent organisation worth supporting and caring for.

The IF-boat is unbeatable when it comes to “boat value

for money”. It is ideal for two and is also sufficient enough as long as the children are small and are not taking too much space. It is simple and cheap to equip for racing, and in fact, this makes the boat even a better for recreation trip sailing. It would certainly be a good choice for young people who are looking for their first sailboat and who want to combine recreation for two with a bit of sailing sport on the racing course. New sailboats are often marketed by its interior. But if you prefer to have good sailing performance for a boat in the range of 26-feet, you have to give up some breadth and consequently some space, otherwise the boat will be too clumsy. And according to my own opinion, a gennaker will, in spite of its maybe simpler handling, always, be a worse off-the-wind alternative than the spinnaker for such a boat as the IF.

We will continue with confidence towards another sailing summer. Before we will be seen on the boat exhibitions in Gothenburg and Stockholm and meet up at the annual meeting in Stockholm in the mid of February.

Formannen HAR ORDET

PÅ VEI TIL ARBEID i byen er nå den siste IF tatt opp for sesongen. På to bryggeanlegg har det kun vært en IF-båt igjen på hver. Det er godt å se hvor ivrige IF-båteiere er. Det er tid for ettertanke og planlegging.

Det har vært gode innspill til gradvis fornyelse av IF-båten i det norske styret så vi håper at IFRA-møtene kommer i gang igjen i 2010 så vi kan få en videre diskusjon og prosess på utvikling av båt og utstyr.

Selv om Norge har sluppet lett unna finanskrisen så langt, har seilingen følt det tett på kroppen. Store regattaer som Færder-seilasen har hatt nedgang i deltakelsen på over 15%, Expressen hadde en nedgang fra 44 til 35 båter. Da må vi kunne erklære oss noenlunde tilfreds med en nedgang i deltakelse totalt sett på under 5%. NM berget vi med et nødrep takket være våre trofaste, dyktige og ikke minst hyggelige svenske seilvenner Anders Ewert/Per Osvalds og Clas-Henrik Möse/Lotta Waller som gjør at vi passerer den magiske grensen for NM med 20 båter. Vi får tilgi dem at de tar med seg de to første premiene hjem.

Jeg værer imidlertid truende skyer på himmelen laget av våre egne venner. Vi har nettopp fått tilsendt høringsutkast på lisensavgift til Norges Seilforbund på NOK 330 pr. år pr. seiler/mannskap. Bakgrunnen er bortfall av inntekter fra spill som NSF må erstatte med bidrag fra deltakerne. Be-

kymringen går først og fremst til de som må bytte på mannskap – der avgiften pr. deltaker vil ligge på kr. 120 pr. gang. I tillegg kommer kontrollapparatet i arrangerende seilforening. Vi behandler saken på årsmøtet i November og håper vi kan komme med et konstruktivt forslag til NSF.

Jeg synes IF-klassen fikk til et meget godt sosialt arrangement etter seilingen i Færderseilasen. Middag servert på takterassen med diverse premieringer (se egen artikkel) håper vi gir mersmak og smitteeffekt til flere.

Skal vi som klasse lykkes fremover må det satses mye på det sosiale i tillegg til å ha gode klassebestemmelser og gode seilarrangementer. Vi ser videre at kommunikasjonen mot medlemmene er viktig. Vi vil derfor i løpet av vinteren lansere en internett-plattform som det skal være lettere å legge inn stoff på og som er mer kommuniserende i sitt grensesnitt.

Ønsker dere alle en god opplagesong. Husk å sjekke ventiler og slangeføringene fra cockpit nå når båten er på land.



Trond Aasland

Trond Aasland, formannen Norsk IF-båtklubb

H. M. KONGENS SERIESEILASER 18-20 AUGUST

IGJEN KOM ARRANGEMENTET i forkant av NM. Fjorårets suksess med 13 deltakende båter gjentok seg og vi var igjen den største klassen i regattaen. Vi håper Harald Rex setter pris på det. Regattaen er gjerne preget av lite vind – hvordan blir 2009-versjonen?

Tirsdagens seilas går i lett vind. Strategien er lagt – vi går for full fart midt på linjen. Ingen konkurranse om plassen og vi har tet og øker ledelsen utover sundet. Vinden løyer og dreier og vi er snart midt i Knarr-feltet. Etter runding av obligatorisk merke er vi usikre på kursen til kryssmerket. Med dårlig magefølelse følger vi knarrene og passerer av Erik Holter-Sørensen i NOR 105 som hadde en fantastisk driv i båten. Etter runding observerer vi Bjørn Andersen i NOR 176 som krysser opp til runding på riktig merke. Det er ikke kritisk – han er den eneste som har lest riktig baneløp. Vi følger etter og går langt sydover for å få høyde nok til neste runding ettersom vi ser båtene foran blir liggende i stilla. Vi siger forbi NOR 105 og glir inn til en annen plass langt bak NOR 176.

Onsdagen bringer også vind. Starten er grei, vi kommer

ut sundet som nr. 3 etter Terje Johannesen i NOR 30 og Jan Chr. Jørgensen i NOR 160. Vi går langs land så langt vi kan for å få færrest mulig slag. I lovart hører vi et brak og ser NOR 160 ”løftes” opp på et undervannsskjær. Vi skjønner faren og går tilbake til sikkert farvann. NOR 30 som er lommekjent hadde slått ut i tide og fått et forsprang som holder til mål i avtagende vestavind. NOR 153 og NOR 39 kommer deretter.

Torsdag hadde Jan Chr. Jørgensen i NOR 160 virkelig fått blod på tann etter grunnstøtingen onsdag. Han var først ut fra start og holdt ledelsen hele veien inn i Bunnefjorden og tilbake. Han vant en klar seier med NOR 105 på en fin andre plass. NOR 153 fikk ikke tingene til å stemme denne gangen etter å ha prøvd ut ny genoa og endte på en 6. plass. De andre båtene seilte også varierende og det viste seg at to 2.plasser og en 6.plass for NOR 153 holdt til sammenlagt seier, for andre året på rad. Dette var bedre enn forventet!

Etter premieutdelingen var det bare å se frem mot helgens NM, som også gikk i samme farevannet. NOR 153

Formanden

HAR ORDET

SEJLSÆSONEN ER SLUT for i år og det er tid til eftertanke. IF-klubbens væsentligste aktivitet er det årlige danmarksmesterskab. Dette blev i år afholdt af Præstø Sejlklub. På grund af den svage tilmelding sidste år holdt vi alle vejret, men deltagelsen blev på 19 både – et fremskridt i forhold til sidste år. Så måske er kurven knækket så vi igen kan komme op på de ca. 25 både, der har været typisk ved afholdelsen af vores danmarksmesterskaber. DM afholdes i 2010 af Greve Sejlklub i den første uge i juli, og der ingen tvivl om, at de vil gøre deres yderste for at få et pænt deltagerantal.

Afviklingen af DM 2009 er beskrevet i en særskilt artikel, men herfra skal lyde en stor tak til Præstø Sejlklub for et meget vellykket arrangement.

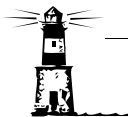
DM 2009 blev i øvrigt vundet af DEN Koala med Arvid Andersen ved roret og besætningsmedlemmerne Laila Andersen og Bent Raabin. Sølvet gik til DEN 69 Admiralinden og bronchen til DEN 299 Dikke.

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

Allerede sidste år drøftede bestyrelsen at afkorte ØM-mesterskabet til to afdelinger, men besluttede at give det en chance til. Set på baggrund af, at der heller ikke mere er tale om et stævne, hvor der i de enkelte afdelinger deltager både danske og svenske både må ideen bag stævnet siges at være væk. På denne baggrund har bestyrelsen besluttet, at der ikke afvikles et ØM i 2010. Bestyrelsen har drøftet muligheden for at erstatte ØM med en anden konkurrence afviklet over to afdelinger, men der er ikke nogen afklaring. Med de afviklede sejladser bliver DEN 69 Admiralinden med Preben Lerche ved roret vinder af ØM 2009.

Præmieoverrækkelsen finder sted på IF-klubbens generalforsamling i februar 2010.

Vedrørende den forestående generalforsamling vil jeg opfordre til, at man møder talstækt op blandt andet for at drøfte medlemmernes ønsker til IF-klubbens aktiviteter især på kapsejladsområdet, men også fordi der skal vælges to nye bestyrelsesmedlemmer, herunder en ny formand.



Sten Jakobsen

Sten Jakobsen, formand IF-klubben i Danmark

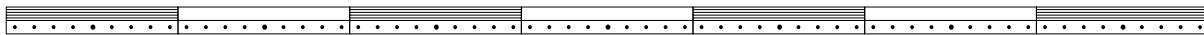
GENERALFORSAMLING 2010

IF-KLUBBENS GENERALFORSAMLING afholdes den 10. februar 2010 i Kongelig Dansk Yachtklub, Rungsted Havn 42, 2960 Rungsted Kyst. Der er arrangeret gratis spisning kl. 18.00 og besætningsmedlemmer er som sædvanlig velkomne. Generalforsamlingen indledes kl. 19.00 og forventes at indlede med et socialt, som endnu ikke er fastlagt. Meddelelse herom vil blive givet på IF-klubbens hjemmeside. Umiddelbart herefter gæder over til behandlingen af generalforsamlingens dagsorden.

Tilmelding til spisningen ske på sja@jakobsen.mail.dk eller tel 46563282 senest mandag den 8. Februar 2010.

DAGSORDEN I HENHOLD TIL VEDTÆGTERNE:

- Valg af dirigent
- Formandens beretning
- Fremlæggelse af regnskab
- Indkomne forslag
- Valg af bestyrelsesmedlemmer
- Valg af revisor
- Fastsættelse af kontingent
- Eventuelt



Færder'n 2009

Året før ble jo en skikkelig jubileumsregatta for NOR 153, vi vant for første gang på 20 forsøk! Stemningen om bord på vei fra Nesbru til Oslo er fokusert, avslappet og svært innstilt på å bevise at fjoråret ikke var noen tilfældighet. Meteorologen varslet varierende vind fra nord. Strategien er klar, først over start og korteste vei til mål. På vei innover sjekkes rutinemessig GPS, oppsett av rundingsmeldinger på Mobilten klargjøres og seiltøyet klargjøres. Arbeidsoppgavene er innarbeidet gjennom mange år og går nesten av seg selv. TEXT & BILD: KRISTEN, KÅRE OG TROND

Årets felt er det minste så lenge jeg har seilt Færder'n. Bare 29 påmeldte 1F'er. Andre klasser er verre rammet, i Expressklassen er deltakelsen falt fra 44 til 35 båter. Finanskrisen må nok ta sin del av skylden her. Men det er de sterkeste båtene som stiller til start. Det er lite vind og vi posisjonerer oss for en start litt øst for midten av startlinjen for å unngå "land-effekten" fra Aker Brygge. Skippern observerer at feltet er svært passivt et minutt før start og legger båten ned på linjen der det i hvert fall er 30 meter opp til nærmeste båt. Uro og tendenser til panikk for tyvstart blir beroliget fra skippern som har full kontroll. Første punkt på strategien var vellykket.

På vei ut mot avgrensningsmerket nord-vest av Nesodd-tangen innhentes vi av Robert Bay i NOR 128 og ikke lenge etter har vi selskap av Terje Johannessen i NOR 30. Vi ligger og skjermes hverandre nedover og snart har NOR 160 også

meldt seg på. De første spinnakerbåtene begynner også å falle ned på oss og vi er i ferd med å bli stengt inne. Vi ser at NOR 107 har bedre vind lenger ut. Så snart første spinnakerbåt har passert oss i lo tar vi en kostnad ved å jibbe og stå 45 grader utover for å komme fri i sterkere vind. Så setter vi kurs rett på Slemmestad-merket og ser at vi drar fra de andre. Ved run-

ding Slemmestad er vi første båt selv om resultatene som meldes tilbake på mobilen sier at vi er nr. 3. Teknologien er ikke helt på høyden ennå.

Vi legger oss igjen på strategisk kurs men passerer etter hvert av båter i lovart. De setter kurs oppunder Aspond. Vi ser NOR 135 kommer i full fart midtjords og jibber oss ut til han. Nesten nede ved sundet mellom Aspond og Høya skjer det vanlige, vinden kommer og går. Båtene ved Aspond stopper opp. NOR 135 sklir lett gjennom sundet og vi er de 30 meterne for sent til å få samme draget, men kommer oss gjennom 150 m bak og med resten av feltet heftet tilsvarende av bak oss.

Så følger vi NOR 135 øst av Askholmene, går tett på østsiden av Oscarsborg og fortsetter nesten midtjords mot Filtvedt. Vi ser NOR 30 som har gått på innsiden av Oscarsborg "sitter fast" i lite vind og NOR 135 går tett inn



mot Hurum-landet. Jevnt og trutt siger vi fra og har en god ledelse på 2 minutter ved Filtvedt. Kursen settes rett på vestsiden av Gullholmen. Midtjords i Breiangen får vi øye på Magne Fagerhol i NOR 167 som siger faretruende mye fortere enn oss med NOR 128 et stykke bak. NOR 135 tar jevnt og trutt innpå, passerer oss og velger å gå på innsiden av Gullholmen – der var det stille...

Vårt veivalg med kort vei vest av Gullholmen av korteste vei ville kanskje oppveie for høyere fart midt i fjorden? Ved nord-spissen av Bastøy måtte vi innse at NOR 167 hadde distansert oss med noen hundre meter. Vi biter tennene sammen og opprettholder strategien med å seile rett mot Medfjordbåen. Sover de i NOR 167? Vi synes de følger Bastøylandet alt for lenge. Når vi kommer til runding er vi ikke mer enn 200 meter bak.

Jaktinstinktet er tent om bord. Det jobbes intenst i rundingen for å komme høyt ut på kurs og få psykisk overtak. Inn mot Åsgårdstrand spiser vi halve forspranget. Strategien etter runding ved Åsgårdstrand er hyppige slag med høyere kurs enn NOR 167 for å presse de mest mulig. Etter to slag er vi foran, men det blir en tøff fight helt opp til mål der vi kunne kontrollere over mållinjen. Under kampens hete hadde NOR 128 kjempet seg helt opp i hekken på NOR 167 slik at avstanden mellom de tre første båtene ble henholdsvis 18 og 4 sekunder etter knappe 8 timers seiling. Tetteste mållinngang noensinne?

Bjørnar hadde gjort en kjempejobb med Roklubben og ordnet plass på VIP-terrassen under telt og med servering ved bordet. Kjempebra jobbet! Og dette har de lovet oss fast hvert år fremover! Vi benyttet anledningen til å dele ut spesielle tilleggspriser der premien var T-skjorter designet for anledningen. Følgende priser ble delt ut: Størst mannskap (5 i en båt), Dårligste utstyrsinvestering (nyinnkjøpt spristake knakk på startlinjen), Første landkjenning (Grunnstøting i Drøbaksundet), Dristigste veivalg (vindstille mellom Gullholmen og Jeløya) og raskeste dukkert (falt over bord ved runding Mefjordbåen, men resolutt skipper grep tak og løftet mannskapet om bord igjen så han ikke var våt mer enn på beina!). I tillegg hadde vi en skipper over bord som sterk utfordrer. Hva skjer neste år?

Hva var vinneroppskriften i år? Enkel strategi som ble gjennomført sammen med et sammensveiset mannskap som hadde vinnerviljen hele veien. Og som vanlig – kamp for fri vind hele tiden. Og som min trofaste gast gjennom mange år, Kåre sier:

–Selv om man ser at man blir distansert av andre båter, så er det mer enn viktig å tenke positivt. Med det i tankene at alt kan skje på sjøen. Det er vel nå bevist en gang for alle!

Neste år er det nye muligheter for alle. ⚓



Den provisoriska lagningen av halsringen.



Den stora focken i kulingvind.

Den nya focken

– EN UTVÄRDERING UNDER KAPPSEGLING

Inför seglingssäsongen 2008 presenterades den nya, större focken i Medvind. Förbundet hade på årsmötet bestämt att seglet skulle utvärderas under en tvåårsperiod och att man samtidigt skulle rösta om det den formella vägen. Första omröstningen förra året visade en stor majoritet för att tillåta den här focken, och nu är det alltså dags för det slutgiltiga ställningstagandet.

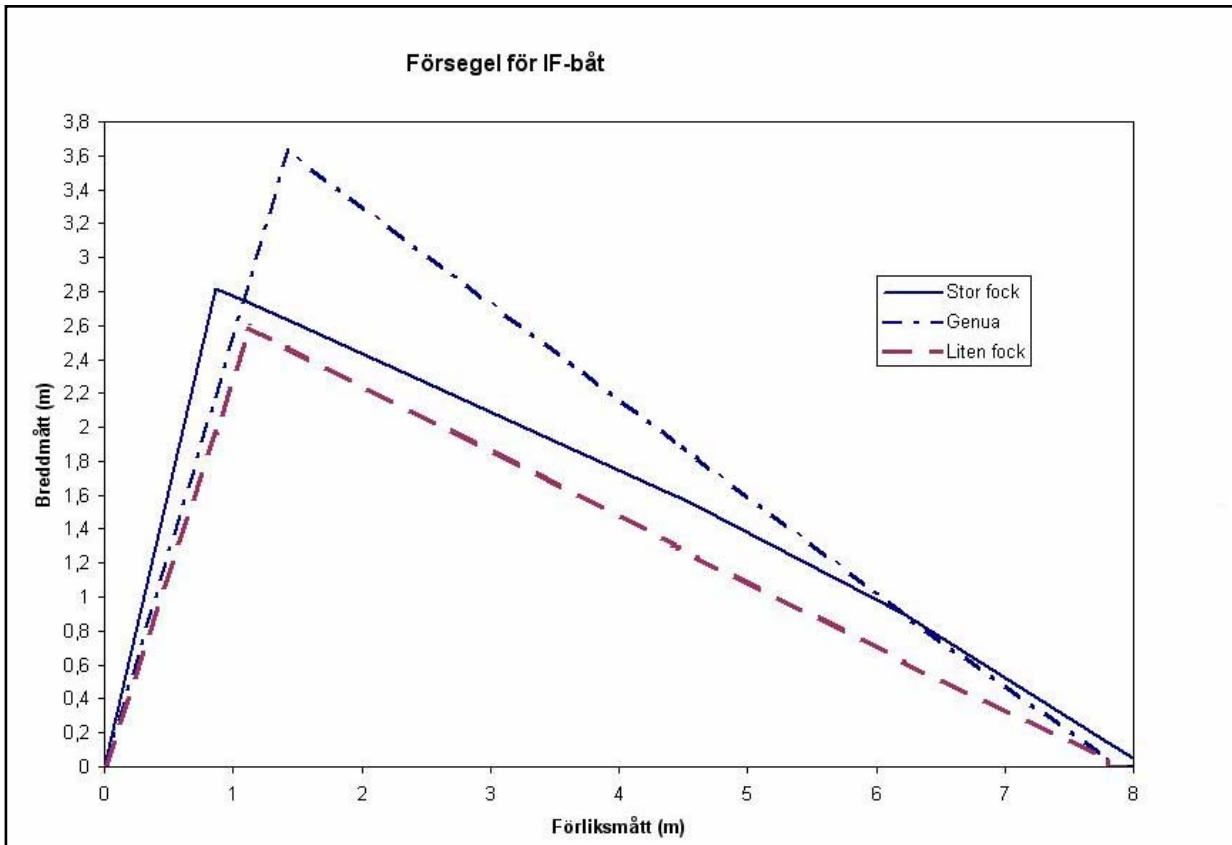
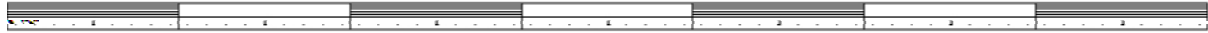
TEXT & BILD: MAREK JANIEC

🌀 Hur många segel av den här typen som har kommit ut bland IF-seglarna känner förbundet inte till. Vi vet bara vilka båtar som har velat komplettera sitt måtbrev för att kunna kappsegla med seglet. Förutom mig själv är det endast två ägare som har fått en sådan notering i måtbrevet. Men det finns sannolikt ytterligare ett antal IF-seglare som låtit sy upp ett sådant segel för cruisingändamål.

Att seglet är mycket användbart i samband med cruising vet vi redan. Men ett problem har varit att utvärdera seglet i samband med kappsegling. Även om jag själv har ägt ett sådant segel i tre säsonger nu, har det först i år blivit

några tillfällen. Det första var i våras i samband med en klubbkappsegling för 2-mansbesättning runt Saltholm i kulingvindar. En sträcka på inalles cirka 25 sjömil. Det andra tillfället blev, helt oplanerat, under första dagens SM-seglingar i Träslövsläge. Min nya lottgenua från SM på Dalarö havererade då sitt halshorn i samband med hissning i frisk vind och stampig sjö.

Att välja focken för kulingseglingen runt Saltholm var inte något svårt val. Den inledande kryssen på omkring åtta sjömil upp till Flakfort skulle nog bli väl så ansträngd redan utan en stor genua. Och den skulle säkerligen vara tillräckligt stor för att spirad kunna ge båten maxfart på länsen från västpricken, som numera står för Pepparholm, och vidare under Bron tillbaka till Lagunens Småbåtshamn. Det visade sig vara ett klokt val. Seglingen gick smidigt utan att min kvinnliga gast behövde förta sig. Vi vann på LYS-



korrigerad tid med 22 minuter till närmaste konkurrent.

Under SM i Träslövsläge blev testet helt oplanerat. Eftersom min andra genua inte längre var i fräschaste kappseglingsskick, beslöt jag mig för att välja focken som andrasegel. Tanken bakom var att det ju inte så ofta att segel havererar (även om det faktiskt hände mig under SM i Dalarö) och att dessutom väderutsikterna var ganska osäkra.

Första dagen bjöd inledningsvis på riktigt friskvind och stora kattergattvågor som brytande rullade in i uppgrundningen mot land. Genuan hissades i samband med att vi lämnade hamninloppet och - pang! - halsen höll inte för kombinationen sjö, vind och en normal uppsträckning av ett elastiskt förlik. Uppenbart var det ett tillverkningsfel, bara synd att det behövde visa sig först och just då.

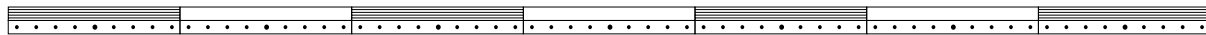
Att byta försegel ute till sjöss bedömdes under rådande förhållanden att bli både svårt och riskabelt. Så även om det var knappt om tid till första start, bestämde vi oss för att återvända in i hamnen för att byta till focken.

Ja hur gick det då? Vinden var avtagande under dagen,

men sjön låg kvar. De två första seglingarna gick hyfsat bra, och vi fick placeringar ungefär mitt i fältet. Under den tredje seglingen avtog vinden till neråt 5 meter per sekund. I den tunga sjön kändes nu seglet som något otillräckligt, men vi lyckades ändå segla in på en 14:e plats, vilken vi till slut blev vår sämsta placering som försvann från sammandraget.

Väl i hamn sydde vi fast den avslitna halsringen med några webbing - band, så vi kunde fortsätta att använda det här fina seglet under resten av regattan. En snyggare reparation får bli till efter säsongens slut.

Fotot på vänstersidan visar hur segling med den stora focken kan gå till i kuling. På figuren ovan har jag ritat konturerna av IF - båtens olika försegel för att man ska få en uppfattning av de inbördes dimensionsförhållandena. Lagg här märke till att genuan och den befintliga focken har skissats med raka akterlik, vilket de i praktiken inte kan ha, utan liken blir något utskurna. Man kan även se att den nya focken har ungefär lika mycket yta i toppen som en genua.



VÄSTSVENSKA IF-BÅTSCUPEN 2009

Det var en sådan där förtrollad morgon. Vi träffades i båten söndag morgon med våra smörgåspaket och termosar för att segla de tio distansminuterna till Hjuvik där 2009 års avslutning på if-cupen skulle äga rum. Så mycket seglande blev de nu inte denna morgon. Havet låg spegelblankt och seglen fick ligga kvar ihop-rullade i ruffen mens vi kurade på de daggvåta bänkarna i sittbrunnen och värmdde oss med varsin kopp kaffe under tiden som Yamahan drev oss fram i hissande fem knop i den uppåtgående solen. Ibland är det enkelt att leva.

TEXT: ANDERS ÖFVERMAN

🌊 Med i båten fanns Claes, en av ingenjörerna bakom poängsystemet som vi med framgång provat redan förra året för att behålla spänningen i cupen ända in i kaklet, och premiera flitigt deltagande. Claes redogjorde initierat för upplägget: De första sex seglingarna räknas som grundserie. Poängberäkning som vanligt det vill säga första båt 10 poäng, andra 9 poäng osv. ner till minimum 2 poäng som alla båtar från nionde plats får. (DNF får 1 poäng) Omräknas efter grundserie till en rangordning. Nu var vi på väg till ett avslutande DM och här görs samma sak, och därefter en summering av rangordningarna från grundserien och resultatet i DM som ensamt blir lika värt som de övriga. Vid samma poäng vinner den med flitigast deltagande.

Vi passerade nu Rivö huvud och såg att från Långedrag och Saltholmen kom andra IF- och Expressbåtar ut med kurs norrut för att ta sig över älven mot Hjuvik. Förväntan och spänning låg som dimma över havet.

Claes tog en klunk kaffe och berättade entusiastiskt vidare om årets cup – 23 båtar har deltagit hitills i sex seglingar; LSS tisdagsseglingar, LSS vårregatta, Björlanda cup, SM, Tjörn Runt och LSS höstregatta. Vi hade inför DM en delad ledning mellan Peter Berg i SWE 1489 som imponerat stort i år och Jonas Länje i SWE 3359, årets svenske mästare. Nu skulle avgörandet falla.

Trots att både Claes-Henrik Möse, Bengt Cederblad och Anders Ewert saknades mönstrade vi nio IF-båtar till start. Ett imponerande fält i mitten av september. Vi som var där fick njuta av perfekta arrangemang. Dagen började med lätta västvindar som succsesivt ökade till härliga 8 m/s. Hjuvikarna fick till fem race och trötta och nöjda återvände vi till bryggan för

att hylla segrarna. Helt överlägsen denna dag var Göran Ejdeling med sonen Anders och Anders Karlsson som vann samtliga race och vi andra fick nöja oss med att bara se rumpan på hans gula Svea denna fina höstdag. Jonas Länje blev tvåa och Peter Berg trea.

Slutresultatet i cupen blev då att Jonas Länje med hustru Elisabeth (som styrde båten till seger i höstserien på tisdagarna), Jocke Forss och ibland Peter Andersson vann VIF-cupen, liksom SM och därtill LSS tisdagsseglingar både vår och höst. Snacka om storslam – bra gjort!

Peter Berg med gästarna Olof Johnsson och Olle Fredholm knep andraplatsen via i slutändan flitigast deltagande så även den regelnyheten blev avgörande. Grattis Peter!

Årets DM-mästare Göran Ejdeling blev trea i cupen på samma poäng som Peter.

Vi styrde åter kosan hemåt. Slörande i nu frisk vind och strålände solsken knäppte vi upp varsin Mariestad Export, och sammanfattade dagen. På pluskontot roliga och täta seglingar och en ljuvlig andraplats i fjärde racet. På minuskontot att vi inte vann och att Claes kunde uppvisa blodvite efter dagens drabbning så IF:en och seglen hade röda trim- och dekorränder av oönskat slag. Han mätte dock liksom Tore och undertecknad bra där vi njöt av öl och Bohuslän från sin bästa sida. ⚓

En familiebåt

Sesongen 2009 hadde alle gode forutsetninger for og bli et bra seilår. Båten hadde vært oppe hele vinteren og et nytt storseil fra Gran lå klart. At jeg var gravid i 7 mnd når det var sesongåpning, så jeg ikke som et hinder. Babyen var ventet 1. august og vi hadde mange fine seilmåneder foran oss. TEXT: TEAM "RISING SUN"

🌀 Etter 20 års seilerfaring i jolle (Optimist, Laser Radial, Snipe og Europa) er jeg fortsatt uvant med å seile kjølbåt og vil gjerne slå på 5 graders vindskift, noe som iblant fører til en del diskusjoner ombord.

Komforten i en IF er overraskende god, man kan jo sitte i båten og nærmest "slappe av" på kryss uten å henge ut av båten - deilig. Vil også tillegge at jeg er minst like overrasket over det høye nivået i klassen og at vi er heldige som har så mange fantastiske gode seilere å konkurrere mot.

Men nok om det, nå tilbake til Mai 2009. Første onsdagen var kommet, Frode og jeg var spente og det blåste vel en 8 m/s. Litt uvant, og den store magen var kanskje ingen fordel, men det gikk fint og babyen sparket oppmuntrende i magen. Overtok roret på lensen og Frode måtte spri genoan, dette kunne ikke gått bedre.

Lørdagen etter var det Bundefjorden Rundt. Vi hadde selskap av ikke mindre enn våre tre barn mellom 4-9 år. Kosebamsen, dvøer, godteri, leker og Gud vet alt som var ombord. Når Molly kanin (Filippas kosedyr) ble heist opp i masten, syntes Frode at det var høy tid og komme seg av gårde, men blåser det ikke litt mye?

Jeg speider nervøst ut over fjorden, mens barna koser seg nede. Svarte skyer hviler over Oslo og vinden øker.

Vi kan jo ta det som en tur, sier jeg. Ser at Frode rister på hodet, å "ta ting som en tur" inngår nemlig ikke i hans språkbruk, uten muligens som et rent skjellsord.

Vi starter fint og etter første kryss er vi på en fin andre plass. Etter hvert øker vinden mer og mer. Lyden av bølgenes slag mot båten blandes med barnas glade skritt. Ok da, tenker jeg, så lenge de har det bra så har jeg det bra. Båten veier jo 2 tonn, og de har vestene på seg. Men vinden øker enda mer, hørte rykter når vi kom i land, at det hadde blåst 18 m/s i kastene. 18 meter? Det er vel storm eller liten orkan, med 3 barn ombord og jeg nesten høygravid, hver eneste normalt menneske skjønner jo at dette ikke går. Ikke Frode

da, er ikke helt sikker hvor mange år med oppvask jeg lovet han og ta innen han tok til fornuft og vi og seilte inn. For Frode må sin skyld jeg tillegge at vi lå på en andre plass når vi brøt.

Andre onsdagen var det takk og lov ikke noen vind og vi vant :-). Med Filippa på 4 år som ekstra mannskap - fantastisk morsomt. Siden slo det ikke feil, det begynte å blåse, og det virket som det aldri ville slutte, i hvert fall ikke på onsdager da. Jeg ble nesten sittende som ballast og ikke turte jeg å dra i skjøtet eller noe som helst, men jeg var med.

Så ble det midten av juni og Færderne sto for døren. Da hadde vi heldigvis med Odd, selv om det ikke var veldig mye vind. For vår del tok Færderne slutt i Drøbaksundet der vinden dreide nesten 360 grader. Men de beste er alltid best, Færderne 2009 var intet unntak og vi gratulerer Trond og mannskap med en velfortjent seier.

Vi var vel så langt ifra seier man kan komme, men hadde en flott seilas, Odd agerte kokk og laget god mat og helt plutselig kom vi faktisk i mål. Vi koste oss veldig i Horten, folk så litt rart på meg når de skjønnte at jeg seilte 6 uker før termin.

Siste onsdagen i juni var det meldt 4 m/s og vi tok med Filippa på regattaen. Når vinden var oppe i 14 m/s og min seilbukse ikke gikk at dra igjen meldte jeg ifra at det var siste seilasen i år for min del. Filippa i 14 m/s da? Jo, hun storkoste seg med DVD i båten, og når vi la til ved bryggen, var hun fortsatt i filmens verden. Da jeg sa ifra, at nå må vi gå i land så hun på meg med en blandning av irritasjon og forbauselse. Hun hadde ikke merket noe av den sterke vinden og ville ikke i land med det første. IF'en en familiebåt? Absolutt, den beste i verden.

Sist og faktisk minst, babyen da? Isabelle ble født 31 juli kl 07.13 og var etter 48 timer ute på Oslofjorden og sov som aldri før i bølgene. Angrer ikke et sekund at jeg seilte nesten hele sesongen gravid, kunne vært foruten Bundefjorden Rundt, men resten var utrolig gøy. I høstmørket på Snarøya teller vi nå ned til mai med nye regattaer, da med Isabelle på land med farmor og vi med ny genua ombord. ⚓

NORGESMESTER



**Allerede da vi gled inn i havnen på Lille Herbern, Oslo seilfor-
renings idylliske havn, fredag ettermiddag, og så de kampklare
IF-ene ligge på rekke og rad, kjente vi NM-spenningen i krop-
pen. Den var like sterk som da vi debuterte for mer enn tredve
år siden. Foreløpig var det lite vind, men meteorologene skulle
få rett; den ble vesentlig friskere, og etter hvert også ganske
vanskelig å ha med å gjøre.**

TEXT: JAN CHRISTIAN JØRGENSEN

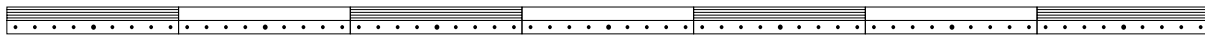
☀ Da 21 båter, hvorav to svensker, lå på startstreken i Bunnefjorden noen timer senere, blåste det laber bris. Etter en bra start i le, kom vi oss godt ut og fullførte på 5. plass, ikke så langt bak NOR 30, fjorårsmesteren, som vant foran NOR 153, og NOR 107. De antatt sterkeste konkurrentene var der vi hadde ventet. NOR 128 kom rett bak oss i mål. Vi var godt fornøyd, vi hadde brukbar fart i båten, men greide, i likhet med flere andre, å overstå kryssmerket

to ganger. Så valgte arrangøren av en eller annen grunn ikke å avvikle flere regattaer den dagen.

Men arrangøren var heldig, for det ble vind lørdag også, den var mer vestlig enn dagen før, og mildt sagt variabel både i styrke og retning. I den andre regattaen fikk vi nok en bra start, men

deretter skjedde det mye rart. Blant annet fikk vi et mirakuløst løft rett før mål og passerte to sterke konkurrenter og fullførte på 5. plass, Svenskene hadde begynt å vise tenner; S 222 vant foran NOR 128 og NOR 153.

Så frisknet vinden litt, men den var fortsatt like slengete og utfordrende. Rett etter start i den tredje regattaen slo vi ganske tidlig ut mot Nesodden. En stund så dette veldig bra ut, men da vi nærmet oss kryssmerket, ble vinden omtrent



RSKAPET 2009

borte. Vi hadde seilt inn i et Dødens triangel vest for kryssmerket og syndet mot den gode gamle regelen om å "bite the bullet" og seile ut av elendigheten i stedet for å tro på mirakler. Fra det som så ut til å være en bra ledelse rundet vi et stykke bak i feltet. Men vi seilte oss opp igjen. Vi endte på 2. plass, bak SWE 222, etter en spennende kryssduell på den siste leggen der han greide å beholde ledelsen sin frem til mål, (han hadde ikke likt seg, fortalte han senere, for han slet med et uvant storseilskjøte på sin lånte båt.). SWE 3011 var også kommet for alvor nå, og tok 3. plass.

Den fjerde regattaen ble vår beste. Og vår mest spennende. Vi holdt oss unna Dødens triangel ved kryssmerket og lå i teten. Foran siste kryss rundet vi rett foran de to svenskene, SWE 222 som lå rett i hekken vår, og SWE 3011 som rundet den andre gaten (babord gate). Da SWE 3011 hadde slått, lå han likt med oss og vi fulgte ham østover, mens SWE 222 seilte videre mot Nesodden. Om han ikke seilte helt inn i Dødens triangel, så måtte han ha merket stanken av dens råtne ånde, for borte ble han. Det stod mellom SWE 3011 og oss. Vi slo foran han i le, og seilte så høyt vi kunne. Det gikk saktere, så vi var vi redd for at andre båter skulle true oss. Etter uendelig lang tid havnet han i vindskyggen vår. Vi slo han med noen få meter og var slitne og glade, både for å ha vunnet og for at det ikke ble flere regattaer den dagen.

Den siste regattadagen liknet litt på den første. Det blåste mer og jevnere enn dagen før, men fortsatt var det noen merkelige skift, hvorav ett viste seg å bli avgjørende. Kryssmerket ble lagt inn i Bunnefjorden. Ved første runding så vi at båtene som kom inn mot merket for babords halser tok mange båtlengder på oss som kom inn fra styrbord. Det samme skiftet gjentok seg ved annen runding, og da gikk vi riktig vei og avanserte flere plasser. På siste kryss ble vi dekket av SWE 222 samtidig som andre sterke konkurrenter seilte fra oss i le. Vi hadde bare en mulighet igjen; nemlig å utnytte vindskiftet ved merket (som nå var mål). Heldigvis hadde ikke alle oppdaget dette fenomenet. Vi seilte i mål for babords halser, tett ved merket, og slo tre eller fire sterke norske konkurrenter på de siste meterne og ble beste norske båt, men bak de to svenskene. Med tre førsteplasser blant de norske båtene lå vi godt an til å vinne NM. Den siste regattaen ble ikke rare greiene for oss, men det ble den for NOR 128. De avsluttet med en suveren seier og fikk bronse bak NOR 30 som sikret seg sølv etter en jevn og bra serie. Nevnes må også 4. plass, NOR 105, Erik Holter-Sørensen,

mesterskapets grand "old" man, som ikke var langt unna å kopiere sin bedrift fra i fjor da han tok bronse.

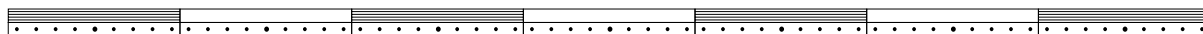
SWE 222 ble beste båt, akkurat som i fjor. SWE 3011 slo oss også, riktignok bare med 1 poeng, men litt bittert var det, for vi hadde ledet etter dag 2. Hvorfor skjedde det? Tidligere mente vi de vant fordi de hadde bedre båtfart enn oss, men nå er vi ikke så sikre på det lenger. SWE 222 var feltes desidert beste starter. Han tok ledelsen fra start og visste hvordan han skal holde på den. Typisk er det også at begge de svenske båtene avsluttet mesterskapet bedre enn de begynte. Det virker som om de finner ut noe om forholdene som andre ikke gjør.



Glade norgesmestere – Jan Christian og Bendix, NOR 160.

Etter den merkelige beslutningen om å avslutte fredagen etter bare en regatta, var det nok flere enn oss som var litt spent på hvordan arrangementet ville utvikle seg. Heldigvis var det ingen grunn til bekymring. Arrangørene gjennomførte seks regattaer under til dels meget krevende forhold på en rutintert og stødig måte. Og i et vakkert sommervær! Banketten på lørdag kveld (som vi ikke var med på) gikk av stabelen utenfor klubbhuset, helt ytterst på moloen, med mat servert fra den tradisjonsrike restauranten på Lille Herbern. (Vi benyttet forøvrig anledningen til å feire gullet på restauranten, med familiene våre).

NM 2009 ble en stor begivenhet for Bendix og meg. Vi har seilt IF hele livet, føles det som, og har sølv og bronse fra før, så nå smakte det virkelig med gullmedaljer. ⚓



HUR FORT SEGLAR EN IF?

Den frågan får man ganska olika svar på, beroende vem man frågar. Ofta får man höra höga siffror, särskilt när det gäller segling på kryss eller segling på undanvind. Men det kan kanske i slutändan ha sina förklaringar.

TEXT & BILD: MAREK JANIEC

🌐 Det finns en gammal enkel tumregel för displacement-båtar. Den säger att båtfarten inte kan bli så mycket högre än hastigheten för den våg som har samma våglängd som båtens vattenlinjelängd. Räknat på en våg med längden lika med IF-båtens konstruktionsvattenlinje skulle detta innebära 6,0 knop. Med litet korrektion och handpåläggning kan man öka denna siffra till 6,5 knop, men inte mycket mer. Hur stämmer nu detta med den verklighet som vi IF-seglare upplever?

Man kan börja med att titta lite på något mer avancerade beräkningar. Genom att mera noggrant bestämma eller beräkna IF-båtens motstånd genom vattnet för olika farter och beräkna seglens framdrivande kraft för olika vindstyrkor och vindriktningar kan man få en bättre och mera differentierad bild. Ofta sammanställs data i så kallade VPP-polardiagram, där VPP sannolikt står för Velocity Prediction Program eller något åt det hållet. För att få fram diagrammet, behöver man alltså ett program som kan prediktera farten. Ett dylikt är det som ORC använder vid beräkningen av IMS-mätbrev. Med IF-båtens skrovform, fribord, rigg och segel som indata kommer alltså ett VPP-diagram som utdata.

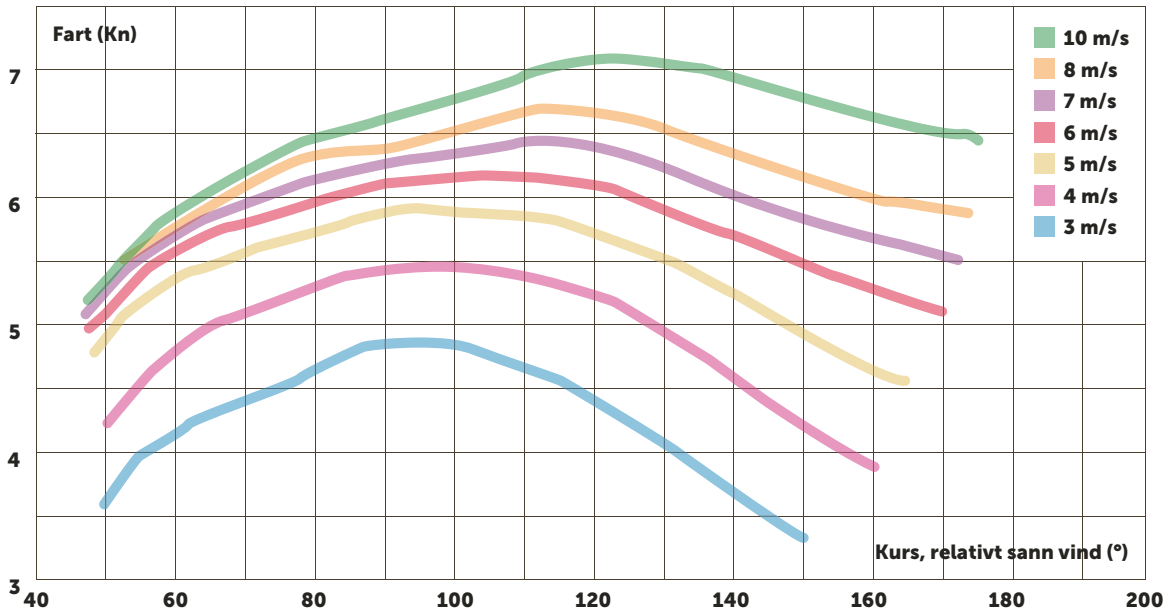
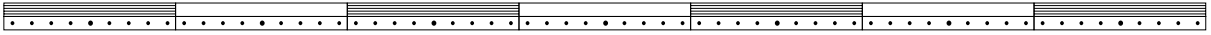
Några exempel på VPP polardiagram för IF-båten kan ses i figur 2 och 3 till höger. Det ena är plottat relativt den skenbara vindriktningen, det vill säga den riktning som windex visar. Det andra är plottat relativt den verkliga

vindriktningen. Ett annat exempel på VPP-diagram är det som visas i figur 1 till höger i vanlig kartesisk diagramform. Vinklarna för slutet på de olika kurvorna indikerar de optimala gipp-

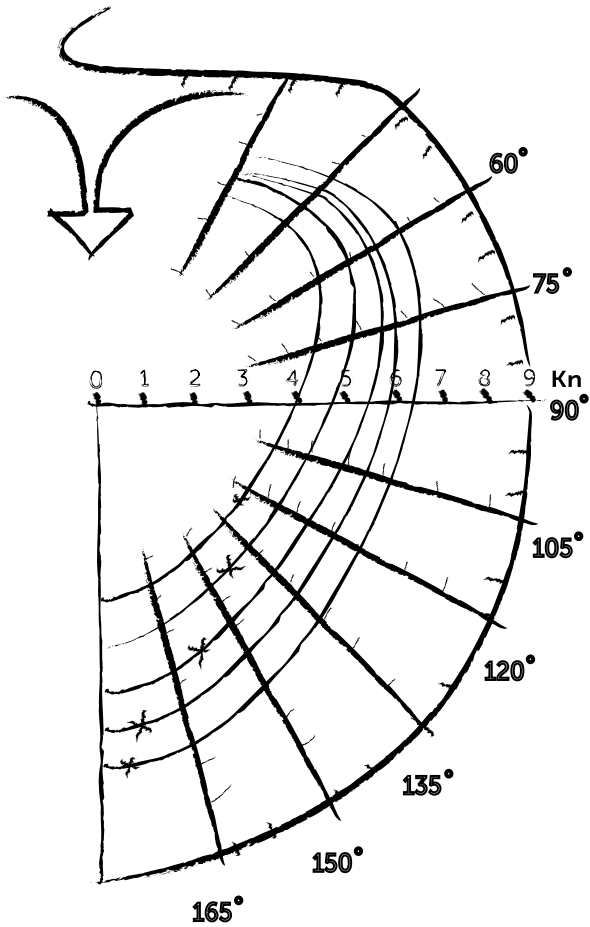
vinklarna. Självt tycker jag denna enklare variant faktiskt är lättare att både läsa och tolka. Vad finner man nu ut ur de här diagrammen? Jo, ungefär följande, som de flesta av oss nog redan visste:

- Att det går trögt i vindstyrkor under 4 m/s.
- Att det går fortare på kryssen än på länsen i vindstyrkor under cirka 6 m/s.
- Att man ska skära mycket på länsen i lättvind och bara lite i hårdvind.
- Att det går fortast på halvvind i lättvind och på brant slör i hårdvind.

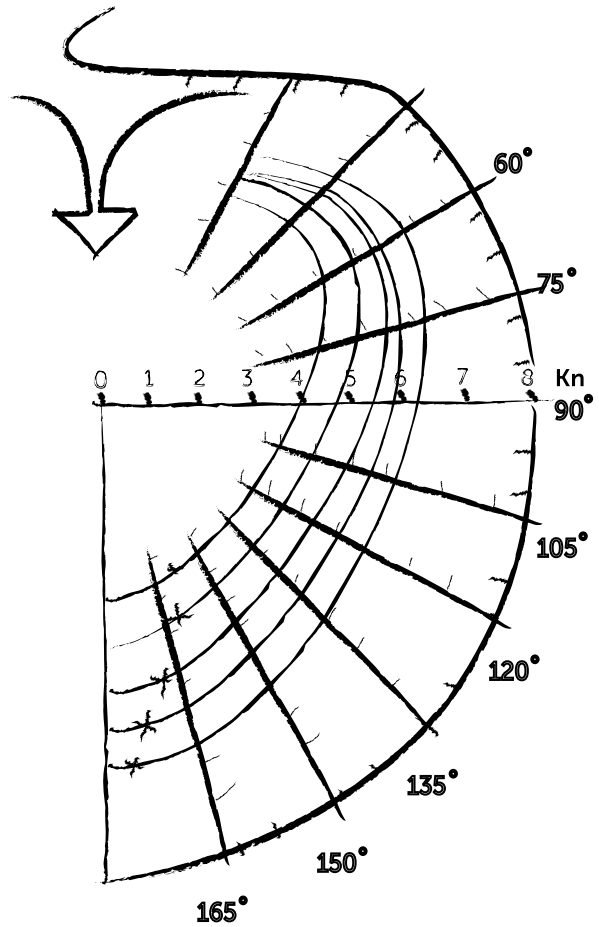
Dessutom kan man nog även tro på att det går att segla båten på dikt bidevind några tiondelar över fem knop, bara det blåser tillräckligt. Farter över 5,5 knop uppnås nog bara om man släpper på skotet en aning. Det verkar även som om båtens maxfart skulle kunna ligga på en bit över 7 knop. Men hur kan man förklara detta och behålla den grundläggande teorin om farten som en relation av vattenlinjelängden? Jo, det kan nog bli så, därför att vattenlinjen förlängs när farten ökar, både beroende på att båten gräver ner sig och därför att en viss mängd vatten drivs med framför båten. Om båten därtill lutar, förlängs vattenlinjen ytterligare. Så en effektiv vattenlinje på uppåt 7,5 meter på en brant slör i frisk vind är nog inte helt osannolik. ⚓

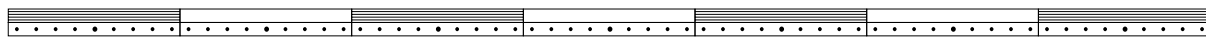


Apparent wind



True wind





Stiltjemotor

Ja, vad har man egentligen annars en motor till, om det inte vore för att ta sig i hamn om vinden dör ut? Men då behövs ju inte mycket till maskin eftersom det inte behövs mycket effekt för att få fart i en IF-båt i bleke. Och även med den mista lilla maskinen så blir det betydligt bekvämare än att paddla.

TEXT: MAREK JANIEC

I och med tvåtaktarnas utfasning har motorerna blivit tyngre och mera otympliga. En lämplig 4-taktsmotor för allroundändamål kommer ofta upp en bit över 25 kg i vikt, vilket är på gränsen för att kunna hänga av och på ute till sjöss. Dessutom kanske den blir för skrymmande för att kunna placeras i motorbrunnen. Så en sådan motor blir lätt hängande på akterspegeln hela säsongen. Jag har länge tänkt på att skaffa mig en motor som är så lätt och smidig att man skulle kunna förvara den i båten i utrymmet under sittbrunnen och bara sätta på den på akterspegeln eller i akterbrunnen vid behov. Jag föll för att prova med en Honda av minsta modellen.

En Honda BF 2,3 är lättast i sin klass. Modellen med lång rigg väger 14 kg, har centrifugalkoppling och gashandtag. När man ska backa vrider man motorn 180 grader och får bra drag, eftersom propellern driver åt "rätt" håll. Gashandtaget och centrifugalkopplingen gör att motorn är lätt att manövrera med en hand. Motorn är dessutom luftkyld, vilket gör att det inte är så noga med att motorn lyfter upp ur vattnet när det blir för tungt på fördäck i samband med angöring av en brygga.

Motorn har en inbyggd tank på en liter, vilket tyvärr gör att man måste slabba med påfyllning från dunk om det blir fråga om längre turer. Eftersom det verkar finnas en bensinpump integrerad i konstruktionen, borde det ha varit enkelt att fixa en extra nippel och ytterligare läge på bensinkranen. Denna enkla åtgärd hade gjort motorn mera användbar och hade säkert kunnat inkluderas i det befintliga priset.

Det känns genast att det inte är så mycket effekt i maskinen. Man får dra på litet grann för att man ska få till en någorlunda styrfart. Men det går ändå förvånansvärt bra att få upp farten, bara det inte blåser något att tala om. Strax

under fem knop blir marschfarten för en IF med bara det nödvändigaste ombord, som man ju har vid kappsegling. Men om det blåser motvind bara en tre till fyra sekundmeter, sjunker farten snabbt med nästan en hel knop. Men trots detta kunde jag utan några större problem klämma mig ut genom hamninloppet i Dragör när det blåste över sex meter med storseglet uppe, vilket torde bromsa något. Men det gick inga vågor att tala om, då hade det nog inte gått så smidigt.

För sin storlek är motorn enligt min mening ganska bensintörstig. Trots sin ynka cylindervolym på 57 cc drar den kring en liter i timmen, vilket är samma storleksordning som för min andra motor, en Yamaha F4 med dubbla cylindervolymen. Anledningen kan vara att man måste dra på mer på den lilla motorn får att få en acceptabel marschfart och att den lilla propellern är dåligt anpassad till en så stor och tung båt som en IF. Dessutom tror jag att, generellt sett, en luftkyld motor har sämre verkningsgrad än vattenkyld dito, eftersom fläkten alltid kyler, oberoende av om det behövs eller inte.

Det är praktiskt att ha med en motor när man kappseglar. En sådan som denna kan man enkelt placera fulltankad i utrymmet under sittbrunnen med motordelen framåt. Då kommer huvuddelen av vikten att hamna nära tyngdpunkten vilket faktiskt innebär litet extra ballast och att stabiliteten ökar.

Jag har haft den motorn med mig på årets lokala kappseglingar i klubben och har haft nytta av den några gånger. På SM-regattan i Träslövsläge såg jag att SWE 1489 hade en motor med sig som de använde för att komma in efter det att vinden hade dött ut under en av tävlingsdagarna. Jag tror inte att det påverkade båtens slutplacering.

Trots allt blir en sådan motor litet effektsvag för att kunna fungera som en lämplig allroundmaskin. Avsaknad av en stor yttre bensintank och den dåliga förmågan att kunna klämma sig ut genom ett hamnhål mot lite sjö och vind innebär att motorn endast är lämplig som rubriken säger – som stiltjemotor. En dyr extragrej, kanske, med för mig har den trots allt ett värde. Jag slipper paddla om vinden skulle dö ut under kappseglingen. ⚓

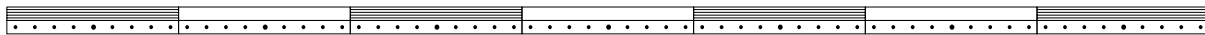


Bild 1: Det nya beslagets fästhål ska ligga i rät linje med toppvantets öglebult.



Bild 2: Ett hål ska gå rakt igenom det befintliga låsblecket.



Bild 3: Klart för avfärd!

MONTAGE AV DE NYA RÖSTJÄRNE

De nya röstjärnen av den danska typen har blivit monterade på många IF-båtar. Här följer en liten "utveckling" av den danska monteringsinstruktionen. För montering av järnen krävs dessutom följande.

TEXT & BILD: MAREK JANIEC

EXTRA MATERIAL

- 8 st 50 mm långa försänkta M6 skruvar med plan eller kullrig skalle.
- 8 st M6 muttrar, vanliga, ej locking.
- 8 st M6 stora brickor, så kallade båtbrickor.

Allt ovanstående ska vara i syrafast stål. Dessutom behövs en liten förpackning Sikaflex eller liknande tätningsmassa för marint bruk. Använd inte silikongummi, eftersom det inte är tillräckligt långtidsbeständigt.

VERKTYG

- Fasta nycklar för M6- och M8-muttrar – nr 10 och 13.
- Skruvmejslar passande skruv som ska lossas och dras.
- 6 mm borr.
- Handborrmaskin.
- Penna.
- Linjal/ribba för enklare syftning.

ARBETSGÅNG

Om det finns fullhöjdsgarderob med fast front eller dörr, skruvas/lyfts denna av, annars kan det bli svårt att komma åt.

Den danska instruktionen som finns på nätet och som bifogas leveransen följs fram till och med punkt 7. Rensa det befintliga hålet från gammal packningsmassa.

Därefter följs den danska instruktionen i punkterna 9 till och med 11. Det hål som ligger närmast toppvantets öglebult ska borraras sist.

En skruv sticks genom det första nyborrade hålet i däck och muttern skruvas fast distinkt med 10:ans nyckel.

Efter det följs den danska instruktionen i punkt 13. Kontrollera även att två av det nya beslagets fästhål ligger i rät linje med centrum av toppvantets öglebult (se bild 1). Markera gärna

med en penna runt beslaget för enklare efterkontroll av beslagets korrekta placering.

Fortsätt med att borra det andra nya hålet, stick igenom skruven och skruva fast muttern distinkt, och utför därefter samma moment med det tredje hålet.

Nu återstår bara det sista hålet, som ska vara placerat närmast toppvantet. Om allt har gjorts rätt ska detta hål även gå rakt igenom det befintliga låsblecket, vilket kan bli nödvändigt att borra igenom inifrån (se bild 2). Sätt dit den sista skruven i hålet för att försäkra dig om att allt passar.

Alla muttrar och skruvar samt beslaget tas bort. Tätningsmassa läggs under beslag och i alla hål

Det nya röstjärnet placeras på sin plats, skruvarna sätts i hålen, brickorna placeras mellan muttrar och aluminiumplatta och muttrarna dras åt lätt med fingrarna.

Vänta något eller några dygn tills tätningsmassan har satt sig. Dra därefter fast beslaget distinkt (dvs. inte för hårt) med 10:ans nyckel. Vid behov, håll emot från utsidan med skruvmejsel om skruven skulle vilja rotera. Om beslaget dras fast direkt, trycks tätningsmassan bort till ingen nytta.

Det monterade beslaget sitter nu som på bild 3. Tätningsmassan som med automatik kommer att finnas på skruvarna kommer effektivt att låsa muttrarna så att de inte gängas ur.

För den andra sidan upprepas proceduren och kan naturligtvis avverkas parallellt.

Återställ allt som lossats eller monterats bort invändig och skär bort överflödigt tätningsmassa runt de nya röstjärnen.



Bottenhavets IF - BÅTKLUBB

HÖSTEN HAR KOMMIT till Norrland, inget märkvärdigt med det, det gör den varje år. Det som har gjort den lite ovanligare är att vi upplevt den som varmare än normalt trots att SMHI via Rapport och Aktuellt rapporterat om kallare höst än normalt. Ja, allt är ju relativt och upplevelserna lika så.

En liten rättelse från vårrapporten. Jag skrev ju då att ÖSS, Örnsköldsviks segelsällskap firade 100 år, så var det inte, den är betydligt äldre än så. Det var den traditionella kappseglingen Ulvöregattan som firade 100 år. Vilket firande sedan! Ett 100-tal båtar kom till tävlingarna som hölls i 3 dagar. IF-båtarna höll sig väl framme i tävlingarna under de tre regattodagarna med Dick Westman som den främste. Det var mycket länge sedan så många båtar deltog i någon regatta här uppe. Värt att poängtera i detta sammanhang är att SM för IF-båt 1977 i Sundsvall lockade 67 båtar från hela Sverige, en fantastisk mängd entypsbåtar vid ett och samma tillfälle. Ja, med tillräckligt stor entusiasm från arrangörssidan, ett starkt klassförbund, går det

att locka till kappsegling även här uppe i Norrland. Det var också några fixstjärnor i IF-klassen som bidrog till de stora kappseglingfälten och att klassen var ny och populär. Många kappseglade helt enkelt IF-båt på den tiden.

I Härnösand har det inte varit några IF-klasseglingar, endast tävlingar i lys, där John Hallin SWE 3286 varit mest framgångsrik med bland annat en andra plats på Lungön Runt.

Antalet kappseglande båtar har gått ner en hel del, tråkig utveckling, men vi (BIF) får ta en ordentlig diskussion med HSS, Härnösands segelsällskap, nu i vinter för att gemensamt försöka göra något åt det låga kappseglingsdeltagandet. Vi hoppas på en positiv utveckling.

Pikétröjor och t-shirts (med IF-logga) som vi skickade ut i sommar till våra medlemmar i BIF mottogs med stor uppskattning. Om någon annan klubb är intresserad så kan vi hjälpa till att ta fram tröjor med logga till självkostnadspris.

T-shirt (marinblå) exkl. frakt50 kr
Pikétröja (marinblå eller röd) exkl. frakt80 kr

Vi i Härnösandskretsen kommer att fortsätta med vinterträffarna, viktigare än någonsin att hålla ihop IF-båtsegelarna.

Vinden är fri.

HANS GILLIUSON, SWE 3082



Väst kustens IF - BÅTKLUBB

ÅRETS STORA BEGIVENHET var arrangemanget av SM i Träslövsläge eller rätt och slätt "Läjet" som man säger lokalt. Förberedelserna startade med ett studiebesök en rugig novemberkväll med duggregn, kyla och eländig snålblåst i en tom och övergiven hamnbassäng. Men väl inne i klubbhusets värme träffade vi Lars-Bertil och Mats med flera från Träslövsläge Båtsällskap.

Ett par koppar kaffe senare stod det helt klart att vi var överens om hur det hela skulle gå till. När vi kom ut från mötet hade duggregnet upphört och månen speglade sig i vattenytan som endast krusades av lätt kvällsbris. Våren ägnades åt uppladdning med regelgenomgång av Charlotte Greppe och träning på vattnet ledd av Olof Björland och Jonas Länje. Säsongsupptakt med kvällsseglingar på Långdrag och vårens regattor finslipade västkustflottans SM-form.

SM-ARRANGEMANGET

På eftermiddagen efter Tune-up race frågade Jonas Länje lite försiktigt hur det var med titelförsvaren, Team Erlandson från Stockholm, är dom snabba, kan man slå dom?

Ja, snabba och duktiga var dom men inte tillräckligt, team Länje från VIF hade medvind och segrade med en poäng marginal. Stort Grattis.

SM-arrangemanget blev precis så bra som vi hade hoppats på. All heder åt arrangören – proffsigt arrangerat på

vattnet, utmärkt organiserat på land med mat, dricka, trubadurer, kalastält, förvaringscontainer, regattamiddag och prisutdelning med stil. Speciellt tack till seglingsledaren Maria, bra jobbat! Alla skall vi väl minnas lättvindseglingen med sista kryssen i motström, de flesta i fältet trodde minst en gång och i vissa fall tre gånger att just dom skulle glida över linjen först. Närmast var Erlandsons med några meters kvar men till slut tog Baltiska strömmen och maxtiden hem spelet, och alla fick paddla hem.

Medvind hade också Anders Ewert och Per Osvalds på Oslofjorden när Norska mästerskapen seglades. I lånad båt vann dom regattan med en överlägsen serie i det svårsegelade vattnet längst in i fjorden med storstadsstränder. Det kändes ibland som att vinden var en syntes av en svag sydlig sjöbris motarbetad av centrala Oslos samtliga luftkonditionerar och nyckfulla fallvindar från hoppbacken i Holmenkollen. Som vanligt ett mycket trevligt och kamratligt arrangemang, kan verkligen rekommenderas till fler svenska båtar. Norsk mästare blev Jan-Christian Jörgensen i NOR 160.

VIF är i medvind – ett fantastiskt år, nio av de tio första båtarna på SM från kom från VIF.

VIF tog de två första platserna i Norska mästerskapen, och VIF har dessutom ökat sitt medlemsantal från 120 medlemmar år 2008 till 144 stycken år 2009!

VIF-cupsegraren korades på Hjuviks Grande Finale med hjälp av en lagon skruvad poängberäkning och säsongen avslutades med att VIF lyste upp novembermörkret med ytterligare ett av sina smått legendariska skaldjurskallas med prisutdelning.

Ordförande med styrelse önskar alla ett stort tack för det gångna året och på återseende.

STYRELSEN VIF



Ostkustens IF - BÅTKLUBB

VI KAN NU SUMMERA ännu en säsong av IF-seglande inom OIF. Den har bjudit på ett varierande men överlag bra väder för segling och även om jag haft möjlighet att välja mina tillfällen att segla så har nog solen för det mesta visat sig då.

Kappseglingsmässigt så blev 2009 liksom säsongerna närmast innan lite mager ur ett perspektiv på antalet deltagare. Ur ett annat, trevligare perspektiv kan vi däremot konstatera att de som har varit de mest drivande och mest entusiastiska seglarna samtidigt har varit de nyaste i klassen. Det behövs alltså bara att vi som de senaste åren glesat ur vår segling (för mycket) visar oss en gnutta mer så är klassen åter tillbaka i god form med lockande storlekar på fälten. För min egen del så finns nu både vilja och bra möjligheter till både deltagande i SM och övriga seglingar i Stockholmscupen. Jag hoppas att även ni andra som vill men inte får tummen ur redan nu gör en mental notering om seglingsdatumerna nedan så kommer vi att gå en kul kappseglingssäsong till mötes!

Årets segrare i Stockholmscupen blev Ulrika By med besättningen Tiina Andersson och Lisa Sjöqvist, vilka inte gjorde en enda dålig segling under hela cupen. Tvåa blev årets raket i form av flitigt seglande Lars Gradén. Den kompletta resultatlistan hittas på OIFs hemsida.

OIF har inför den kommande säsongen planerat aktiviteter på både land och vatten. I skrivande stund letar vi en lämplig lokal (läs pub) för en kväll i februari där medlem-

marna med gästar kan samlas för en kortare inspirationsföreläsning, troligen om några av turseglingens aspekter, och därefter spontant ljug och muntration. Liksom detta år så hålls årsmötet i samband med båtmässan i Älvsjö. Mer information kommer i ett separat utskick när detaljerna är klara.

På sjön så seglas SM 2010 i Mönsterås. Inför detta så planerar OIF flera saker för att förhoppningsvis locka till deltagande och minska de logistiska utmaningar som kan uppstå när man anmält sig. Klart är att vi för dem som väljer att gå på egen köl skall försöka upprepa den lyckade eskaderseglingen som genomfördes mellan Stockholm och Mönsterås sist SM gick där. Klart är även att OIF, liksom i år, kommer att utlysa resebidrag för transporten till SM. Mer om detta till våren.

På hemmaplan för Stockholmsseglarna så ser Stockholmscupen ut som följer:

- | | | |
|--------|----------------------|------------------|
| ➤ 8/5 | Lidingö Runt. | (Distanssegling) |
| ➤ 22/5 | Ornö Runt. | (Distanssegling) |
| ➤ 19/6 | Vikaregattan med DM. | (Bansegling) |
| ➤ 14/8 | Gäddisregattan. | (Bansegling) |
| ➤ 21/8 | Getfotsregattan. | (Distanssegling) |
| ➤ 18/9 | sss höstregatta | (Bansegling) |

De som känner till dessa seglingar vet att förutom Lidingö runt så är samtliga övriga kappseglingar intimt förknippade med även en rejäl dos social landaktivitet. Det är bara att plotta in datumerna i almanackan och därefter att dyka upp så är säsongen lyckad, oberoende av hur det gått på banan.

Glöm inte att krama om båten i vinterkylan!

DAVID PETTERSSON, SWE 2295



Sydsvenska

IF - BÅTKLUBBEN

ÅRETS SEGELSÄSONG HAR kännetecknats av låg aktivitet. Endast två delseglingar av tre i Öresundsmästerskapet har vi kunnat genomföra. Den första avdelningen, i Kastrup, samlade endast danska deltagare, och den andra, i Lomma samlade endast svenska. Idén med serien är ju trots allt att vi ibland ska orka ta oss en bit bort från våra egna hemnavatten.

De som orkat med denna ”bedrift”, att ta sig till kappseglingssbanor fjärran från den egna hamnpiren, var endast två besättningar, Johan W:s i SWE 1870 och jag själv i min egen i SWE 829. Vi deltog båda i det danska mästerskapet på Prästö Fjord. Det var ett fint arrangemang med frukostbuffé, lunchpaket och moleöl och bra banor på fjorden.

En happening där, som jag själv inte har varit med om innan, var att startfartyget var placerat i lä utan något begränsningsmärke på startlinjen. Men det hände faktiskt

inga allvarigare incidenter, även om det kunde bli riktigt trångt vid någon av starterna.

Vinden på fjorden var kanske ofta i det svagaste laget, men det kunde inte arrangören rå för. Och när tiden blev för knapp för att fältet skulle hinna fram till start, bogserade man snällt ut båtarna.

Undertecknad tog sig dessutom upp längs Hallandskusten för att delta i det svenska mästerskapet. Det var ett fint arrangemang med banor som kunde läggas på ett avstånd motsvarande endast en kvarts utsegling. Det fanns färdiglagad mat att äta, och öl att dricka efter dagens segling. Och regattafesten var en riktigt trevlig tillställning.

Antalet medlemmar håller sig på en hög nivå, ungefär hundra jämnt. Så vitt vi vet har våra medlemmar varit flitiga deltagare på veckokappseglingar och andra seglingar som hemmaklubbarna arrangerat. På Råå, i Lomma och på Limhamn i Lagunen har IF-båtarna varit med och placerat sig mycket bra och därmed gjort fin reklam för IF-båten och kappsegling med densamma.

Vi ser framtiden an och välkomnar alla regionens IF-seglare till att bli medlemmar i förbundet och SSIF.

MAREK JANIEC, SWE 829

DU ÄR DISTRIKTSMÄSTARE NU

– Du är distriktsmästare nu, sade Tiina. Som lämpligt nog kan titulera sig detsamma. Det kändes förstås rätt märkligt. Distriktsmästare. Eller distriktsmästarinna kanske? Eller kanske inte?

🌐 Jamen har ni tänkt på att ni förmodligen är den första helkvinnliga besättning som faktiskt kan titulera sig distriktsmästare i Stockholm. Och då menar jag i alla klasser någonsin! påpekade Lasse efter några sköna öl under After Sailen den där extremt regnblöta och vindfattiga lördagen i juni 2009 då vi på ostkusten gjorde upp om den prestigefyllda titeln.

Hur stort är det? Enda helkvinnliga besättningen som vunnit ett DM någonsin, alla klasser.

Det är förstås hur stort som helst!

Detaljerna om hur det gick till är det ju ingen som behöver få någon vidare kunskap om. Eller som någon pedagogisk inspiratör mycket riktigt påpekade: man kan inte slå fler än som ställer upp. Och slår man dem som ställer upp, ja, då vinner man.

Alltså är vi distriktsmästare. Fördäcks-Tiina, mittgast-Lisa och styrman jag, Ulrika.

Klart vi är malliga. Att den där rätt påfrestande dagen då DM skulle avgöras mest blev en historia om hur länge man står ut i en kall och våt sittbrunn omgiven av total stiltje har vi förstås förträngt. Det kan förstås vara ett

Bara minuter innan vinden kom under eftermiddagen gav Erlandsson med besättning upp, de skylldes på någon fest någonstans och jag hörde

också Erlandsson väsa något retsamt om vår IF 2132, Nert-hus – som för dagen hade en alldeles ny UK-genua hissad.

– Crusing? Så du kör med crusingsegel? sa han innan han gav upp och drog igång snurran.

Kanske det.

Men vad gör väl det när man biter ihop och stannar kvar? När man tillhör dem som inte bangar? Ytterligare en besättning, IF 1928 Fredrik Wigelius, försvann medelst motor och plötsligt var vi bara fyra. Och vinden kom.

De tre gastkramande racen som följde skulle kunna beskrivas som ett skolexempel på hur det går till när man visar gubbarna var båtarna ska stå ...

Det sista racet kom att bli avgörande. Rune Lagerqvist i IF 1825 skulle kunna ha tagit hem det hela – om det inte hade varit för det goda besättningsarbetet ombord på vår båt. Tiina och Lisa förstod att både få fart i båten och planera färdvägen. Vi blockerade i princip ut Rune och visade, slag för slag, hur snyggt det kan vara när man helt enkelt täcker bort sina konkurrenter. Det var tre nöjda tjejer som kom i land.

Bäst i distriktet. Bara av fyra visserligen, men ändå.

Att vi råkade vara tjejer var ingenting vi själva reflekterade över innan Lasse tog upp det några timmar efter den skälvande målgången. När han väl påpekade det, var det förstås svårt att förneka det, men har det någon betydelse? Så här i efterhand kan jag sympatisera med symbolvärdet av det, och innerligt hoppas att det kanske inspirerar andra tjejer att haka på.

Men jag kan också känna den där fadda smaken av att någon redan från början förutsatt att vi inte eller endast med svårighet skulle kunna ta hem det på grund av vårt kön ...

En dryg månad senare åkte vi i alla fall till Träslövsläge och SM. Det gick riktigt, riktigt dåligt och vi skylldes på vår hyrda båt, på vår oförmåga att få riggen att luta som vi ville, och på att tjejerna bara gick sönder och sönder. Vi hamnade på 18:e plats. Av 23.

Och belönades med den tjugiga silverkannan Marieholm Bruks Vandringspris Nordiska mästerskapen för IF-båtar.

För att vi råkar vara kvinnor.

Faktum är att jag glädjs mer med DM-plaketten. Trots att vi hade ungefär lika många båtar bakom oss både på DM och SM. Hoppas att IF-båtförbundet härmed har avskaffat alla könsdiskriminerande priser. Vi stavar 2009.

Och fortsätter kämpa på lika villkor!

ULRIKA BY

Hoppas att IF-båtförbundet härmed har avskaffat alla könsdiskriminerande priser.

tecken på det vi redan visste: Vi kvinnor står pall för mer och under längre tid än vad män någonsin kommer att göra.

I alla fall: 2009 års DM föregicks av ett intensivt mejlande som mest av allt gick ut på att trumma ihop ett startfält. Hot, mutor och luredrejeri förekom mellan raderna och till slut var det sex båtar anmälda. Hurra, tyckte vi nog alla, även om segrare var rätt given. IF 8, Miffo, med Patrik Erlandsson vid rodret var anmälda – så det var mest en fråga om vilka som skulle knipa silver- och bronsplatserna.

Men vår väntan blev svår.



INT. SM I MÖNSTERÅS

🌐 De fyra sista dagarna i juli arrangeras det Internationella Svenska Mästerskapet för IF-båt 2010. Tävligen är alltså internationell, vilket innebär att vi välkomnar seglare från våra grannländer. Arrangör är Mönsterås Segelklubb som har varit arrangör för IF-SM två gånger innan.

Segelklubben har sin hemmahamn vid "Varvet", Nynäs. Hamnen ligger på sydvästra sidan av Mönsteråsviken, några kilometer sydost om centralorten. Position N 57°01'5" E 16°28'7".

Långväga detagare kan höra sig för hos sin region för att möjligtvis få bidrag till transportkostanden eller för samordning av transport eller eska-dersegling till tävlingen.



DM 2010

🇩🇰 DM 2010 för IF-både afholdes af Greve Sejlklub i dagene 1. til 4. Juli 2010. Skriv allerede nu datoen ind i kalenderen og mød talstærkt op.

INMÄTNING AV BÅT INFÖR SM

🌐 För att segla SM måste man ha en inmätt (dvs. kontrollerad) båt och fått

utfärdat ett mätbrev, utställt på båtägaren. Om du avser att delta och saktar ett sådant mätbrev, ska du se till att få båten inmätt av en mätman som är licensierad av Svenska seglarförbundet. Förteckning på mätmän finns på SFS hemsida och information, klassregler och mätförmulär kan kopieras från IF-båtförbundets hemsida.

För enstaka båtar kan IF-båtförbundet ordna med inmätning i samband med SM-tävlingen för enstaka båtar. Detta ska särskilt överenskommas med förbundets ordförande i mycket god tid innan tävlingen.

Observera att gamla så kallade "certifikat" utfärdade av Mariehols Bruk är sedan länge ogiltiga som mätbrev.

2010

MEDLEMSAVGIFTEN 2010

🌐 Glöm inte medlemsavgiften som kommer att aviseras av regionerna. Den ska vara betald senast den 26 februari 2010 till respektive region. Betala i tid. Det besparar onödigt påminnelsearbete för våra ideellt arbetande funktionärer.

Om du blivit medlem efter ingången av september 2009, gäller din betalning för medlemskap under hela 2010 och du ska inte betala någon ny avgift.

ÅRSMÖTE

🌐 Om allt går vägen med revision och utskick, har styrelsen beslutat att årsmötet ska hållas den 13 februari 2010 i Stockholm med början klockan 10.00. Särskild kallelse kommer att skickas ut med brev till samtliga medlemmar. Styrelsen hoppas på stor uppslutning.

För medlemmar som inte kan delta finns som innan möjlighet till post-röstning.



NYA SKRIBENTER I MEDVIND

🌐 För att få ett levande och variationsrikt innehåll i Medvind, behöver vi påfyllning med nya skribenter.

Redaktionen är tacksam för illustrativa bilder och skrivet material om framför allt renoveringar och smarta tekniska lösningar som säkert många av våra medlemmar har gjort under årens lopp och är stolta över. Så låt även andra ta del av er uppfinningsrikedom!



MANUSSTOPP 18 APRIL

🌐 Nästa nummer av Medvind kommer ut under försommaren och manusstoppet är satt till den 18 april 2010.

Alla är välkomna att skriva och fotografera för Medvind. Vi vill samtidigt passa på att tacka för materialet i denna tidning och ser fram emot nya spännande artiklar från er medlemmar.