

# Medvind

Nr 4 2014

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



IF-SERIEN I NORGE: EN FINALETHRILLER  
DET SPIRAR I OLF  
VÅLORGANISERAT SM I LJUNGSKILE

## REDAKTION

**MEDVIND**

JÄRPVÄGEN 37A  
756 53 UPPSALA

**ANSVARIG UTGIVARE**

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

**REDAKTÖR**

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

**LAYOUT**

KÅJSA LINDH  
KL@THEBIGPLAN.SE

**TRYCK**

EXAKTAPRINTING

**PAPPER**

EDIXION

**TYPOGRAFI**

CLEARFACE  
MUSEO SANS  
MINION

**OMSLAGSFOTO:**  
ANN-CHARLOTTE  
GUSTAFSSON



## INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET . . . . .	3
FORMANNEN HAR ORDET . . . . .	4
ÅTTE KJAPPE I LENS. . . . .	5
FÆRDEN 2014 . . . . .	6
IF-SERIEN 2014 . . . . .	7
NOTISER... . . . .	8-10
TJÖRN RUNT . . . . .	11
SM I LJUNGSKILE. . . . .	12
DET SPIRAR I OIF . . . . .	14
PRYDA MARIE . . . . .	15
SOMMARTRÄFF PÅ RÖRÖ. . . . .	17
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB . . . . .	18
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN . . . . .	19
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB . . . . .	19
MED S/Y CAROLINA TVÄRS GENOM SVERIGE . . . . .	20

## KONTAKTER

**SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET**

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

VICE ORDFÖRANDE  
FREDRIK WIGELIUS  
MOBIL: 0739-91 90 22  
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

KASSÖR  
RAGNAR JALAKAS  
MOBIL: 0703-19 08 48  
RAGNAR.JALAKAS@LIVE.SE

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

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

OSTKUSTEN  
LARS GRADÉN  
MOBIL: 0705-45 46 94  
POSTLG@HOTMAIL.COM

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

VÄSTKUSTEN  
JOOP SOMHORST  
MOBIL: 0723-71 61 80  
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

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

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

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

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

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

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

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

**ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND**

TYSKLAND  
DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEN-  
VERENIGUNG  
MARTIN MEYER  
WINDSCHEIDSTR. 17/2  
DE-10627 BERLIN  
+49 172 323 22 73  
OBMAN@IF-BOOT.DE

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

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

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

# Ordföranden

## HAR ORDET

**OKTOBER MÅNAD ÄR EN HÄNDELSERIK** sådan. Förutom att våra båtar upp på land ska samtidigt materialet till Medvind samlas ihop och börja sammanställas. Hittills har detta gått bra, och vi har, trots att det har sett mörkt ut ibland, lyckats med att få ihop det till en "fullmatad" och läsvärd tidning.

Det är viktigt för förbundet att kunna ge ut Medvind. Utan hjälp från våra två nordiska grannförbund hade detta inte gått med dagens låga nivå på medlemsavgiften. Så vi måste även se till att tidningen blir läsvärd för de danska och norska IF-seglarna, så att vi kan behålla samarbetet kring vår tidning.

Förra gången medlemsavgiften höjdes var på årsmötet 1997. Vi har klarat oss bra ekonomiskt sedan dess genom att vi under årens gång kunnat locka väldigt många medlemmar som bidragit till ekonomin. Vi har därigenom kunnat bygga upp en buffert, som vi har kunnat utnyttja under de senaste åren.

Enligt förbundets stadgar ska medlemsavgiften fördelas hälften-hälften mellan IF-båtförbundet och dess lokala regioner. Med dagens nivå på medlemsavgiften innebär detta att förbundets budget för närvarande blir underbalanserad med några tusenlappar. Så snart blir vi, trots alla åtgärder, sannolikt tvungna att höja avgiften något för att förbundets likviditet ska kunna hållas på en tillräcklig nivå.

Vi har tävlat om SM-titeln igen, den 44:e gången i en obruten serie. I år blev vi bara 16 båtar på startlinjen. Typiskt för läget vid SM-regattan var även att det fanns flera kandidater och därmed konkurrens om IF-båtförbundets Seniorpris, medan Entusiastpriset inte kunde utdelas pga. brist på kandidater. För att behålla vår SM-status i fortsättningen måste vi vara minst 15 båtar som startar och går i mål i minst en delsegling, så det gäller för oss att se till att vi blir minst så många på 2015 års SM i Uppsala.

Föregående verksamhetsår blev vi 500 medlemmar. Det är viktigt för oss att hålla upp medlemsantalet, inte minst för Medvind och våra finansiers skull och för att vi i fortsättningen ska kunna vara tillräckligt många på SM. Inte minst viktigt är det att locka unga seglingsintresserade till klassen för att få till stånd ett generationsskifte. Vi kan alla främja detta. Ett sätt bland flera är att bjuda in ungdomar på våra båtar för att de själva ska kunna komma på hur fin en IF är i verkligheten.



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

## SHORT IN ENGLISH

**OKTOBER IS ALWAYS EVENTFUL.** Besides that our boats are being dry stored on shore, written material and photos for our magazine "Medvind" are being collected and compiled. So far everything has gone fine, and we have, even though it has looked not so good some times, managed to merge the material to a complete and readable magazine. It is important for the Association to issue "Medvind". Without the support of our two neighboring Nordic countries this has not been possible with the current level of membership fee. So we must also ensure that the magazine is worth reading for the Danish and Norwegian IF sailors, so that we can maintain our cooperation on issuing "Medvind".

We have again competed for the Swedish Championship (SC), the 44th event in an unbroken series. This year there were only 16 boats on the starting line. Typical for the situation at the SC event was that there were a number of candidates and thus some competition for the IF-boat Association's Senior Price, while the Enthusiast Price could not be designated due to shortage of candidates. In order to retain our Championship status in the future, there must be at least 15 boats starting and finishing

at least one single race. So it is important for us to ensure that we will be at least so many competing teams at the 2015 year's SC in Uppsala.

During the previous fiscal year, the Association collected 500 members. It is important for us to sustain the number of members, not least for the sake of Medvind and our finances and also so that we continue to be enough participants at the SC. Not least important is also to attract young sailing enthusiasts to the Class in order to start up a generational refresh. One means among others is to invite young people onboard our boats in order to have themselves to find out the advantages of the IF.

After issuing and distributing, Medvind is also published on the web. For foreign readers a tip is to use some web based translator as for example Google Translate. Even if the translation may be poor in the view of a native person, it will still be good enough to understand the text. For members of a national IF-boat Association this is possible also with the latest issue, having access to the Member pages of the Swedish Association by a password. Ask your national president for this.

# Formannen HAR ORDET

**VI ER I SLUTTEN AV OKTOBER** og en av tidenes flotteste sommersesonger er lagt bak oss. Varm fønvind forbindes ofte med sydligere breddegrader, men i år har det vært utrolige flotte forhold langs hele vår landstrakte kystlinje. Slike opplevelser setter spor og vi får nyte de gode minnene nå som den mørkeste årstiden er her.

De fleste har vel båten plassert på land eller i boblehavn, godt tildekket og polert og konservert med midler som ivaretar gelcoaten gjennom en kald vinter. Litt ekstra innsats på båten om høsten gir ofte en lettere vårpuss samtidig som båten holder seg penere i lengden.

Årest sesong har igjen vist god deltakelse i alle regattaer. Følgende regattaer har vært tellende på rankingen: IF – serien - 24 båter påmeldt, Færderseilasen - 28 båter, Bundefjorden rundt – ingen påmeldt, NM - 20 båter och Kongens serieeilaser - 13 båter påmeldt.

Årets ranking teller hele 35 båter, som da vil si at i løpet av sesongen har disse båtene startet i en eller flere av rankingregattaer. Dette er ny rekord da siste 8 års statistikk viser følgende: 2014 – 35 båter, 2013 - 26 båter, 2012 - 30, 2011 - 29, 2010 - 25, 2009 - 27, 2008 - 30, 2007 - 29 og 2006 – 28 båter.

Det er utrolig morsomt å se tilveksten av nye båter på

banen. Jeg tror mye av suksessen skyldes klubbens inkluderende miljø, en båt som er lett å seile med enkelt mannskap og ikke minst at det er entype klassebåt som ikke åpner for store forskjeller i utstyr.

Hyggelig er det også å se at Færderseilasen har fått økt deltakelse igjen. Skuffende var det dog at NM fikk en sviktende oppslutning og vi klarte med en nødsinskrik å opprettholde NM statusen. Årets NM var lagt tidligere enn vanlig og kolliderte for mange med ferier og andre arrangementer. Dette blir endret til neste år så da satser vi på god deltakelse igjen. Da gjenstår bare å ønske alle en riktig god vintersesong. Husk å besøke båten i ny og ne så den har det bra gjennom sesongen.

Takk for en strålende sesong. Vi gleder oss allerede til neste år.



Robert Bay, formann  
Norsk IF-båtklubb

## ÅPENT NM I ASKER SEILFORENING 2014

**NOK EN FLOTT NM-HELG ER OVER** – med seiling – venting og fest og i år fikk vi faktisk seilt 6 seilaser – nok til å kåre vinnere. August er ofte lunefull med sitt lune og ofte gode sommervær, men også ofte laber på vindfronten. Slik også i år.

Asker Seilforening som holder til på Blakstadtangen i Asker med sitt flotte klubbhus og bryggeanlegg hadde i år gleden av å invitere til Åpent Norgesmesterskap for Andunge og IF. Mesterskapet ble avholdt i helgen 15 – 17 august. Begge klasser hadde med litt strev klart å mønstre 20 båter for å få et gyldig NM. Det var en varierende gruppe tilårs-kommene seilbåter som stilte til start. Selv om alderen på båtene ikke er så ulike må jeg si at våre IF-er har holdt seg best.

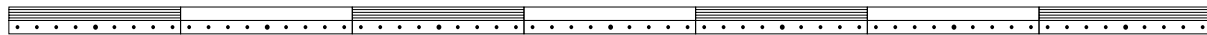
Etter erfaringen med fjorårets manglende seiling på Nesodden hadde vi blitt enige med Asker om at det var tryggest å satse på å legge inn fredag som seilingsdag. Fredagen ble dermed en fin seilingsdag med effektiv avvikling av to seilaser selv om den siste ble avkortet og noen ikke rakk i mål før maksimaltiden. Lørdagen begynte med mye rolig vær med høy solfaktor, men etter noen timers venting kom omsider vinden og vi fikk avviklet to greie seilaser. Arrangø-

ren var så effektiv det går ann å være med to så forskjellige klasser som bruker litt ulik tid på komme rundt banen.

Søndag ble startet med voldsomme skybrudd og mye vann fra himmelen. Også denne dagen måtte vi vente en del før vi nærmere 14 tiden kunne skimte krusninger på vannet mot sør og øst. Denne dagen skulle det vise seg at vi virkelig skulle prøve alle vindstyrker. I siste regatta var det høy sjø, frisk bris og relativt smal startlinje slik at vi kanskje fikk overkant mye spenning på starten – i tillegg fikk selv erfarne seilere merk at det må brukes mye krefter på å seile i hard vind. Til sammen fikk vi 6 seilaser og må si at det er godt gjort av arrangøren som var på med en gang og satt banene temmelig riktig hver gang.

IF-klubben er jo en sosial klasse og naturligvis måtte vi ha NM-fest. Asker hadde av ulike årsaker ikke mulighet til å bistå oss så vi fikk låne det flott klubbhuset og arrangerte festen selv. Det gikk vel riktig fint og litt over 30 seilere og noe følge hadde en flott kveld med god mat og drikke slik seg hør og bør.

(NM vanns av Robert Bay och Kristen. NOR 128, regatta vanns av svenskerne Anders Ewert och Per Osvalds, SWE 222. Reds anm)



IF-serien er av de fleste ansett som en flott anledning til trening og å måle seg mot andre båter. I 2014 har 24 båter deltatt i serien og en av disse er NOR 220 som seiles av Jan Kolbjørnsen. Med gode plasseringer – blant disse en første og to 2. plasser – endte det med en 5. plass totalt i årets serie!



FOTO: KRISTEN ERIK THORP

# Åtte kjappe i lens

## ☀ Hvor gammel var du da du begynte å seile?

Jeg vokste opp ved sjøen på Oksenøya og ble tidlig med far på seilturer. Fikk min første A-jolle da jeg var 10-11 år.

## Hvorfor seiler du IF?

Det er en rimelig båt som passer godt til ferie/fritid for de «voksne» barna og dekker regatta behovet til far. Krever ikke stort mannskap. Klasseklubben er flink til å lage et aktivt miljø med stor deltakelse på regatta banen. Alle er velkomne, og uansett ferdighets nivå, finner man utfordringer. Jeg seilte også IF på 80 tallet og kjente derfor klubben/klassen/båten fra før.

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

Det beste er at den er trygg, fantastisk i dårlig vær og mye vind. Nydelig linjer. Mye båt for pengene. Nesten hele familien er med og seiler regatta. Det er ikke noe som er verst med IF'n men må innrømme at en glose eller to har blitt fyrt av når den tunge 4 takteren skal ut av brønnen i forbindelse med regatta. Har noen en lett 2 takter i ok stand til salgs, er det bare å ta kontakt ;-)

## Hva er din favoritt-ting om bord?

Akkurat nå er det vel vårt nye Tacktick mikrokompass. Det har vært til stor hjelp i startene, både som tidtaker som teller ned til start og til å vise vindskift.

## Hva er din beste og verste regattaopplevelse?

Den verste regattaopplevelsen hadde jeg nok i Færder seilassen i 2011. Jeg hadde kun med eldste datter som mannskap og dette var hennes første regatta. Det blåste meget frisk nordavind fra start, og hele veien ut fjorden. Overraskende nok, var vi helt i tet da vi skulle runde ved Slemmestad. Konkurransen instinktet var nå virkelig tent, og her skulle det gjøres en god runding kloss på bøya. Dessverre hadde jeg i iveren "glemt" at det også var andre klasser med og rett før runding blir vi innhentet av et kjempfelt, mange

fremdeles med enorme spinnakere oppe. Ingen brydde seg nevneverdig om en 26 fots IF's rett til veien. Så mens vi begge kjempet for å redde roret ble vi påseilt fra både babord og styrbord side. Riktig ille holdt det på å gå da bommen på en 45 fots X båt festet seg i riggen vår. Et øyeblikk var jeg sikker på at ville miste den men på uforklarlig vis kom vi løs fra hverandre. Båt og mannskap kom heldigvis helskinnnet fra hendelsen, uten varig arr på verken sjel eller skrog. Året etter hadde jeg min beste regattaopplevelse, også det i Færder'n, da vi uten "uhell" gjorde nesten alt riktig og seilte inn til en flott 3dje plass.

## Hva synes du om IF-miljøet?

Veldig bra. Hyggelig seilere i alle aldre. Inkluderende, lett å være nykommer.

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

Det blir nesten aldri "tid" til trim og trening (dessverre), kun regatta og «kos», så forbedrings potensiale er stort over hele linjen. Men i år har spesielt linsen vært vår akilleshæl så her har vi mye å hente/lære/forbedre. Vi ønsker også å bli enda rære i starten samt bedre taktikken før/i/etter rundingene.

## Har du IF-båt om 5 år?

Ja, det er jeg helt sikker på.

### NOR 220

**Navn:** Jan Kolbjørnsen

**Alder:** 53

**IF-eier siden:** 2011

**Deltatt i følgende regattaer i 2014:** IF serien og Færder'n

**Fast mannskap:** Tine Beston Kolbjørnsen

## FÆRDEN 2014

FARTSFEST MED  
TØFF AVSLUTNING

FOTO: KRISTEN ERIK THORP



☀ I ÅR HADDE 27 IF-ER MELDT SEG på start i noe som så ut til å bli en max seilas. Værmeldingen hadde varslet frisk medvind fra start og helt til Medfjorbåen. Det stemte og i tillegg var det medstrøms. Derfor kom alle kjapt ut av Oslo og det første rundet Nærnes cirka kl 15 og kniv- et videre nedover for fange de beste stripene med vind og passerte Filtvedt (nå uten bøye) cirka. kl 18.

Videre bar det og Medfjor ble rundet kl 20. Deretter var det duket for skikkelig kryssfight opp til mål. Lederbåtene forsøkte å lure andre med seg på lang omvei, mens andre skar rett over på Åsgårdstrand. NOR 128 klarte å få inn et ekstra gir og passerte mål kl 21. REKORD!

Men nå skulle solen ned og den dempende solgangs- briseeffekten forsvant og da kom nordavinden med full tyngde. Det ble en skikkelig jobb å komme seg inn til havn. Etter sigende ble det målt 15 sekundmeter og stiv kuling i kastene.

## FLOTT SOMMERNATT

Med så tidlig ankomst Horten ble det plass til enda en fest. Oppstemte seilere klarte ikke helt å gå legge seg i den flotte sommernatten og benyttet den vel. Lørdagen kom med nok en fantastisk dag med sommersonne og ypperlige sommertemperaturer. Kvelden ble avsluttet med en flott bankett på VIP-terrassen til Horten Roklubb. Her fikk vi meget god oppdekning og servering av roklubbmedlemmene. Klubbens egen premieutdeling ble som vanlig stor underholdning og i år også med vinnerenes egne historier som gjorde seansen enda bedre. Stor takk til alle som bidro med sine historier og episoder.

## FØLGENDE VANT I ÅR

- NOR 77: Det berømmelige stikket
- NOR 220: Feteste wincher
- NOR 21: Båt med slakkeste riggen
- NOR 30: VM i loffing
- NOR 153: Skaff medeifokus – kjør dem ned
- NOR 211: Vasker motoren før start
- NOR 116: Testet redningsapparatet
- NOR 176: Orginalt banevalg vest av Håøya
- NOR 135: Mann-over-bord-medaljen



FOTO: KRISTEN ERIK THORP

HM KONGENS SERIE-  
SEILASER 2014

**HMK inviterer sammen med KNS hver år utvalgte enklassebåter til å delta i tre seilaser over tre dager – så også i år.**

☀ IF-klassen er blant de heldige som inviteres til å delta på disse. I år stilte 13 båter til start sammen med Drakebåter, Express, Knarr og Sniper. Spesielt i år var det deltok hele 33 Expresser – sikkert påvirket av Norges største enklasse NM (110 båter).

Som så ofte tidligere var det varierende vindforhold som gjorde det utfordrende å velge strategi og kursvalg. Seilasene ble gjennomført på en veldig god måte under myndig påsyn av Majesteteten om bord i Stjernen. Selv om enkelte av de andre klassene tullet det til for seg selv ved å seile en ureglementert runde på andre seilas på den andre seilassen – kom alle IF-er seg flott igjennom alle tre seilaser. Det var tett i toppen som det ofte er blant IF-ene og seieren samt en flott sølvpokal gikk til brødrene Jørgensen i NOR 160.

Her er vinnerne:

1. plass NOR 160 Jan Chr. og Bendix Jørgensen med 11 poeng
2. plass NOR 128 Robert Bay og Kristen Thorp med 13 poeng
3. plass NOR 107 Nils Jarem og Arnfinn Hansen med 16,7 poeng



## IF-SERIEN 2014

FOTO: KRISTEN ERIK THORP



Det var så stille, så stille. Et grått jevnt skydekke hadde lagt seg over fjorden, blokkerte for vind og sol. På bussen til båthavna fikk jeg et glimt av Lysakerfjorden og tenkte at det neppe ville bli noe av den dramatiske avslutningen av IF-serien som det var bygget opp til på IF-klubbens nettsider.

# En finalethriller

**HVIS DET IKKE BLE NOEN REGATTA**, ville Bendix og jeg vinne serien med veldig knapp margin foran Robert og Kristen (NOR 128). Hvis det ble regatta, ville NOR 128 vinne hvis vi kom på dårligere enn femteplass, ellers var det førstemann til mål som gjaldt. Finalen ville i så fall bli enda mer spennende enn siste seilas i Kongens serieeilsaser noen uker før, da et magisk vindpust rett før mål sørget for at vi fikk stukket snuten så vidt foran Terje (NOR 30), og vant sammenlagt. Hadde NOR 30 slått oss, ville vi ha kommet på annen plass, bak nettopp NOR 128, som sikkert ønsket seg omkamp.

### ROPE OM Plass VAR NYTTELØST

Det var lite å utsette på regattaledelsens innsats for ikke å måtte avlyse denne annonserte tvekampen, under forhold som ellers ville ha blitt karakterisert som håpløse. Da klarsignalet gikk, lå vi omtrent stille ved Ytre, og da starten gikk, hadde vi drevet femti meter nedover linjen. I le av oss lå noen få båter, deriblant 128, som etter hvert fikk denne lille ekstra farten som vi hadde sett så mange ganger.

Etter hvert økte vinden litt, den dreide mot øst også, slik at vi som hadde gått for babord side av banen, overstod kryssmerket. Samtidig kom snipefeltet bakfra, og sørget for sesongens mest kaotiske runding. Det var båter overalt. Å rope om plass var tilnærmet nytteløst, for det fantes ikke plass noe sted.

Vi rundet i periferien av kaoset og fikk derved større fart enn 128 som kjempet tappert innerst ved merket sammen med Nils (107). På neste legg, som var blitt slør, lå vi noen meter foran 128, men bak 107. Så begynte vi å telle plasser. Vi hadde fem båter foran oss, det vil si en båt for mye, og den nærmeste var 107. De andre båtene foran oss lå uten-

for rekkevidde. Vi måtte altså slå både 107 og 128 for å vinne serien. Men 107 dro fra oss etter runding.

### TRIMME FOR HØYDE

Ved annen runding var banen blitt endret slik at den neste leggen var kryss. Vi rundet bak 107, som valgte styrbord banehalvdel, og foran 128. Det blåste nok til å trimme seilene for størst mulig høyde (slakket genuafallet og lukket akterliket på storseilet), og vi rundet toppmerket foran begge to, og holdt posisjonen på lensen ned til siste runding. På kryssen mot mål valgte 107 nok en gang styrbord banehalvdel, mens 128 etter hvert valgte babord. Fordi vi måtte slå begge to, valgte vi like godt å gå mellom dem. Det var ikke langt igjen til mål, og i le så vi at 107 ville komme inn noen meter bak oss, mens 128 fortsatt var et lite stykke bak. Flere gratulerte oss med seieren etter målgang, 128, også, som heller ikke har grunn til å klage over sin sesong, med seier i NM og Færderregattaen.

Mer spennende kunne vel ikke dette bli. Vi fikk den femteplassen vi måtte ha for å vinne serien. Etter 13 regattaer hadde 128 og vi like mange poeng i sammendraget, vi hadde like mange førsteplasser, men så hadde vi altså en annenplass mer enn dem. Underveis i serien hadde det også vært mer dramatisk enn vanlig. I den nest siste regattaen ble vi disket fordi vi seilte feil bane, men spenningen ble opprettholdt ved at ingen av de andre båtene fullførte innenfor maksimaltiden.

Gratulerer til Kathrine (167) som vant den siste regattaen. Vi var for stressa til å få med oss alt som skjedde der foran, men vi fikk med oss målskuddet og gleden om bord hos dem, det var morsomt.

JAN CHRISTIAN (NOR 160)

## MERE PLADS I COCKPITTET

☛ Her er et tip til at anbringe bordet anderledes, end det er oprindeligt tænkt, så man får mere plads i cockpittet til at bevæge sig.

Denne løsning så jeg hos en svensker i Råå for en del år siden, og det er en fortrinlig ide, som skipperen og hans kone har været glade for på tursejladserne. Det kræver lidt tilretning, som f. x afkortning af bordben, men det er nemt udført.

BO GARNY DEN 65



## DANSK MESTERSKAB 2015



**Det danske mesterskab 2015 arrangeres af Nivå Bådelaug i uge 34 fra 19. til 23. august. Der planlægges med 8 sejladser i alt.**

☛ 3 SEJLADSER TORSDAG OG FREDAG og 2 sejladser lørdag. Søndag er reservedag, men reservedagen har ikke været brugt i mange år. IF-både der skal deltage i stævnet kan ligge gratis fra søndag til søndag.

Nivå ligger i den nordlige del af Øresund kun 5 timers frisk sejlads fra Malmø eller 90 minutter fra Råå, så vi hå-

ber at se nogle af vore svenske venner. Både eller besætninger fra vores nabolande er ligesom sidste år meget, meget velkomne. Nivå Bådelaug har været vært for vores DM i 1995 og i 1999 og har begge gange lavet et perfekt arrangement. Gå ikke glip af Dansk Mesterskab 2015. Sæt kryds i kalenderen allerede nu.

## IF-KLUBBEN I DANMARK INDKALDER TIL ORDINÆR GENERALFORSAMLING

☛ Generalforsamlingen foregår onsdag den 18. marts 2015 i Sejlklubben FREM's lokaler (restaurantens baglokale), Strandvænget 65, 2100 København Ø. Der er fælles spisning fra 18-19. IF-klubben betaler dagens ret. Klokket 19 vil der være foredrag (emne annonceres senere). Fra klokken ca. 20:30 er der generalforsamling med

dagsorden ifølge vedtægterne og til slut almindeligt hyggeligt samvær. Eventuelle forslag offentliggøres via hjemmesiden ligesom tilmelding til spisning vil foregå via hjemmesiden. Dagsorden ifølge vedtægterne udsendes medio januar sammen med kontingentoprævningen. Vi ses.

BESTYRELSEN





## IF-KLUBBENS VINTERARRANGEMENT

🗝️ Følg de skrånende broer ned i den gamle tørdok mellem Kronborg og Kulturværftet og træd ind i et underjordisk museum, tegnet af det verdenskendte arkitektfirma BIG, Bjarke Ingels Group. Museet har vundet flere arkitektoniske priser og alene arkitekturen er værd at komme for at se. Inde i museet møder du en farverig verden med stribevis af udstillinger, der fortæller om Danmark som en af verdens førende søfartsnationer i fortid og nutid. Museets maritime samlinger udstilles i stemningsfulde og dramatiske udstillinger med store filmprojektioner på arkitekturen. Her kan du se, lytte og selv aktivt opleve den maritime verden.

### PROGRAM

11.00 Lørdag den 17. januar. M/S Museet for Søfart.

Ny Kronborgvej 1, 3000 Helsingør.

Vi mødes i indgangen.

11:30: Guidet Rundvisning starter. Turen på museet

koster 50 kr. pr. deltager. Tag konen/manden og gasterne med. IF-klubben betaler resten for entré samt en

60 minutters guidet rundvisning.

13.15 Frokost på Café Chaplin er for egen regning

(129 kr for frokost og 40 kr. for en stor øl).

14.45 Vi skilles

Tilmelding via IF-klubbens hjemmeside.

NB! Der kan maksimalt deltage 30 personer, og I bliver skrevet på deltagerlisten efter "først til mølle princippet". Meld hellere til NU, mens du husker det! Vore svenske venner er velkomne - og det er jo nemt for jer at komme til Helsingør. Vel mødt!

BESTYRELSEN

## BRUSTET BOMFÄSTE

Har du en Seldénrigg? Årets SM i Ljungskile skulle bli en rolig tillställning men...

🌊 FÖRSTA DAGEN, FÖRSTA SEGLINGEN och första rundningen. Vind på ca 10 sekundmeter, en gipp och ett obekant ljud. Vad var det? Snart såg vi att beslaget som fäster storbommen vid masten hade gått av. Ner med storseglet och tillbaka in till hamnen. Snopet! Väl inne i hamn konstaterar vi att beslaget av gjuten aluminium hade gått rakt av. Ungefär en tredjedel av brottet var dessutom gammalt och frågan är hur länge vi seglat omkring med det. Efter en snabb resa till Viking Yachting i Fiskebäck får vi veta att beslaget har utgått ur Seldéns sortiment men ersatts av ett likadant i rostfritt stål. Jag drar slutsatsen att vårt beslag därför inte är det första som gått sönder och säkert heller inte det sista.

När vi kommer tillbaka till Ljungskile går båtarna precis i mål efter dagens sista segling samtidigt som vi kan montera det nya beslaget genom ingången till storsegelrännan. En dag borta men vi kan åtminstone segla resten av veckan. Med en van besättning blir en sådan här händelse inte så dramatisk men det kan ju hända under sämre omständigheter.

Om du har en Seldénrigg så ta gärna en koll i förebyggande syfte.

PETER IF-1489



## PLACERING AV NAVIGATIONSINSTRUMENTEN

**Sittbrunnen i en IF-båt är trång och om man är några stycken, kommer man lätt i vägen för varandra och skymmer sikten för rorsman och navigatör.**

**FÖR ATT MAN SKA KUNNA SE** instrumentens displayer från de flesta positionerna i sittbrunnen, bör dessa gärna placeras centralt, högt och framför sittbrunnen. På kappseglande båtar placeras kompassen därför framför nergången och även framför sprayhoodskenan.

Detta blir ofta oproblematiskt eftersom man inte har någon sprayhood när man kappseglar. Ganska vanligt på båtar som inte kappseglas är att kompassen är permanent monterad i skottet vid sidan om ruffnergången. Den placeringen är helt oflexibel och blir ofta skymd, eller så blir parallaxen stor.

Under min tid som kappsegelare har jag ibland lånat andra IF-båtar. För att kunna använda mig av min egna högt placerade kompass på båtar som inte har en sådan, har jag låtit tillverka en skiva som kan skjutas in i gejderna för skjutluckan.

Den består i all enkelhet av en teakbräda och två cirka 4 mm små skivor av något plastlaminat, som är fastskruvande till brädans båda ändar. På denna bräda kan man sedan montera kompassen. Spinnakersäcken får dessutom lätt plats bakom brädan hängande in i ruffnedgången.

Ett annat användningsområde för brädan blir när man seglar med sprayhood. En kompass placerad framför



sprayhoodskenan kommer inte att synas om sprayhooden fälls upp, men placerad så här kommer den att synas bra. Dessutom kan man komplettera med fästen för andra navigationsinstrument, till exempel en GPS-navigatör, som då kommer ur vägen för folk och tampar och som därtill kan ses av alla.

MAREK JANIEC

### SM I UPPSALA 2015

## VÄLKOMNA TILL EKOLNS SEGELKLUBB



**Vi hälsar alla IF-seglare välkomna till Uppsala och Ekons Segelklubb för att segla om 2015 års svenska mästerskap. SM-seglingarna kommer att gå av stapeln den 9–11 juli och avslutas med en regattamiddag.**

**Vi återkommer med hela programmet i inbjudan om några månader.** Boendeanterniv finns det gott om. I närområdet finns Sunnersta Herrgård med både vandrarhem och hotell och Hågalens Vandrarhem. Bägge på cirka två kilometers avstånd från hamnen. Tält, husvagnar och husbilar kan ställas upp i hamnen. Det finns också plats för tenderbåtar. Sen finns det ju massor av hotell inne i stan. Vi planerar att sälja frukost och lunchpaket i hamnen.

Vi jobbar just nu med att ragga fram lånebåtar, både till boende och SM-segling med eller utan ägare.

Välkomna till Skarholmen i sommar.



FOTO: ALF TORNERG

# Tjörn Runt baklänges

## I ÅR IGEN!

🌈 FÖR ANDRA ÅRET I RAD skulle Tjörn Runt seglas motsols. Omväxling förnöjer! Varvet går snabbare eftersom vinden brukar ligga mellan sydväst och väst och kryssen genom Stigfjorden blir kortare än vad den blir i Hakefjorden när man seglar medsols, samtidigt som utmaningarna kommer på lite olika ställen.

Jag, Olof och Magnus träffades hemma hos mig veckan innan tävlingen och resonerade igenom vad som var värt att tänka på. Vi hade aldrig vunnit IF-klassen tidigare men vi visste att vi hade en bra chans om vi fick allt att stämma.

Lördagen den 16 augusti bjöd på fint väder och ganska lätta vindar från sydväst. Startlinjen längst in i Stigfjorden låg mellan Skraddaren och Lilla Björnholmen och vi såg att start i lovart uppe vid startfartyget skulle ge en lång styrbordsbog utan att behöva slå för land samtidigt som vägen ut till Vannholmen skulle bli kortast därifrån. Vi prickade linjen någon sekund sent, ända uppe vid fartyget och med fri vid. Nu såg det bra ut. När vi efter någon distansminut behövde göra vårt första slag såg vi att de andra båtarna som startat lite längre ner på linjen och tvingats slå långt tidigare, flera gånger och var en bra bit bakom. Vi påminde dock varandra om att seglingen just börjat och att det inte är slut förrän den tjocka kärringen har sjungit.

Vi fortsatte på Tjörnsidan och utökade avståndet bakåt men någonstans behövde vi ju korsa fjorden för att komma ut på utsidan Tjörn. Frågan var bara var det skulle vara bäst? Vid start hade vi mätt upp en svag motström. Sannolikt skulle den precis som förra året vara starkare i den smalare fjorden efter Kälkerön. Vi väljer därför att stryka land på norra sidan. Efter ett tag märker vi att två båtar, 1702 och 2404, nästan hunnit ifatt oss. Vi får täta situationer med 2404 på väg ner mot Kyrkesund. Visserligen håller vi dom bakom oss men vi stör varandra och 1702 kan segla förbi i fri vind. Genom Kyrkesund är det motström och

ett par stora båtar har bekymmer att ta sig igenom. Detta stoppar upp rejält men vi hittar en bra väg igenom. 1702 leder nu IF-klassen när vi seglar söderut utanför Tjörn. Sjön är skvalpigare här och varken vi eller 1702 lyckas hitta det rätta flytet. 2404 däremot går som tåget och seglar upp i ledning när vi går in i det smala sundet innanför Flatholmen. Här blåser det motvind men vi lyckas ta oss igenom med bara två slag. Det är så trångt att man nästan kan röra vid berget om man sträcker sig ut lite. När vi rundar Tjörnekälv och sätter spinnaker är vi trea. Det känns surt efter den fina inledningen men den tjocka kärringen har som bekant inte sjungit ännu.

På väg upp i Hakefjorden väljer vi först att gå kortaste vägen innanför Vitarna och utanför Galten medan 1702 går närmre Tjörn. Efter Wallhamn går även 2404 in väldigt nära Tjörn. Visserligen drar vinden från Tjörnsidan och nära skall man gå, men inte för nära. Vi väljer ett lite ostligare spår och går sakta ikapp.

Innanför Lilla Brattön blir det riktigt spännande. Vinden är nyckfull men vårt lite ostligare spår nära Lilla Brattön ger oss lite bättre vind. 2404 får dessutom en situation med en annan båt som dom tappar både fart och distans på. Under Tjörnbron är vi ikapp och när de andra båtarna fastnar i en klunga uppe vid Tjörn börjar det kännas som att det skall gå vägen. Sträckan mellan bron och mål är bara en distansminut men känns som minst tio. Svag vind och två båtar flåsandes i nacken. Äntligen glider vi över mållinjen som första IF. Äntligen hade kärringen sjungit!

Vad skönt! Efter närmare sex timmars segling är de tre första IF-båtarna i mål inom 21 sekunder. Kan det bli mer spännande än så? Prova och segla Tjörn Runt du också!

PETER IF-1489

SM LJUNGSKILE 2014

# Kanonbra arrangemang



FOTO: ANN-CHARLOTTE GUSTAFSSON

SM-vinnarna 2014.

**Det började ganska tjurigt. Det var så nära att vi inte alls åkte till SM. Tiden för ledighet och samvaro med familjen är knapp, och för ett SM på andra sidan landet, går det ju åt både tid och pengar, och jag var den som var allra mest tveksam.**

## UPPLADDNINGEN, ELLER BRISTEN PÅ SÅDAN.

🌀 HADE DET INTE VARIT för att Kjelle Strand och bröderna Gradén redan ordnat transport, sett till att ta emot båten på plats och krattat manegen på alla sätt, hade vi nog inte kommit oss iväg. Väl på väg, gjorde

inte vädret mycket till för att förbättra humöret. Det var ganska grått och grinigt redan när vi lämnade Uppsala, och någonstans kring Mariestad började kolsvarta åskmoln torna upp sig. Temperaturen föll ned till under 10 grader, och regnet forsade ned så att det kändes som att köra genom en

biltvätt upplyst av blixtrar. Vädret hade under större delen av försommaren varit så här, och inspirationen sjönk ytterligare ett hack.

När vi kom fram, började ändå humöret stiga. Vandrarhemmet hade utsikt över viken och den lilla trevliga hamnen där båten låg och guppade

inbjudande, med masten på (det är service det!) Ljungskile centrum var charmigt, även om hammarbyaren ombord grymtade när han fick syn på en färgaffär som skyltade med tabellen i superettan, och regnet hade upphört. I kombination med att träffa alla bekanta seglare, och några nya, började livsandarna komma igång.

### TUNE-UP, OVÄNTADE LIVSFORMER OCH SKROCK.

På morgonen innan Tune-up gav vi oss ut och testade båt, och inte minst besättning. Jag hade återigen knappt varit ombord sedan förra året, och då var det ju ultralätta vindar under tävlingarna. Prognoserna för kommande dagar var att det skulle vara riktigt blåsigt på torsdagen, och jag kände samma nervositet som dagen innan förra årets tune-up, den dagen som H-båtarna ställde in seglingarna. Man blir ju vare sig yngre, starkare eller längre med åren, och vad rorsman än tror, är det ingen picknick på fördäck när det blåser.

Handgreppen satt ändå ganska ok, och vi gick tillbaka in för att lägga till, en sån där rutinmanöver. Vi närmade oss bryggan för att fånga upp en lina, och valde en lite längre ut på bryggan för att lättare komma ut sedan. Det var då vi kom i närkontakt med en för oss ostkustsegelare lika obekant som äcklig varelse – ”död mans hand”. *Aliconium digitatum*, heter tydligen slemklumpen på latin. I kombination med vassa musselskal, sjögräs och allehanda slemmiga livsformer, gav linan upphov till många svordomar och en allmän önskan om att måla tamparna med bottenfärg.

Tune-up blev för vår del precis det, en chans att känna lite på trimmet och manövrarna med andra båtar runt omkring. Vanligtvis brukar nivån pendla mellan ”nu borde vi ha gjort alla misstag man kan göra”, till ”jaja, det var ingen katastrof i alla fall”. I år kändes det helt ok, även om vi inte var allra längs fram i toppen.

Där utspelades för övrigt något ovanligt, när Jonas Länje med besättning valde att inte gå över linjen som

första båt, då det tydligen aldrig hänt att man vunnit både Tune-up och SM.

### HÅRDVIND, TILLÄGGNINGAR OCH BRA ARRANGEMANG.

Torsdagen grydde med den utlovade vinden, och även lite regn på morgonen. Tydligen sitter den gamla förkärleken för hårdvind i, för vi lyckades med serien 1-2-1, trots att jag faktiskt tappade i spinnakern vid den första länsrundningen, och vi trälade den en kort stund. Vi hade förmånen att få behålla både material och besättning i gott skick, och led med både Anders Carlsson i 942, vars gast blev akut sjuk, och Peter Berg i 1489, som fick hela regattan spolerad direkt, när bombeslaget gick sönder.

Vinden ökade hela tiden, och på den sista delseglingen började till och med de vanligtvis så pålitliga IF-arna få tendens till att broacha.

Jag vet inte om någon filmade när alla båtar kom in mot bryggan efter den dagens seglingar. Det fanns ju ett par damer från länsmuseet, som gick runt och pratade med oss relikter som seglar IF, och jag undrar vad de trodde när de såg kaoset som uppstod när så förmodat rutinerade seglare försökte lägga till i den hårda vinden. Det gällde att bedöma precis när man skulle ta ned storen, för att både kunna fånga den slemmiga linan och ändå komma in till bryggan, och jag tror att de flesta fick göra ett par försök innan det gick vägen.

Arrangerande Ljungskile Segelsällskap hade gjort ett kanonbra jobb för att skapa goda tävlingsförutsättningar, och inte minst trevliga kringarrangemang, och efter att känt sig lite vilsekommen i förra årets hamnfestival i Nynäshamn, var det nu bara segling i fokus. När man kom in från seglingarna, fanns det en kall öl som väntade, och möjlighet att köpa något att äta till vettiga priser. Banorna var bra lagda (även om Anders Carlsson kollade om det var sant att det var grunt nära ”bordet”), det var korta utseglingar och starterna avlöpte utan problem. Kort sagt ett arrangemang

man skulle vilja komma tillbaka till.

Fredagen bjöd på mer normala vindar, och vi tappade lite fokus medan konkurrenterna gjorde bättre ifrån sig. Inför sista dagen låg vi och Tomas Hurtig (2400) lika på 14 poäng, medan Fredrik Hansson (507) och Jonas Länje (3359) båda hade 16 poäng. Spännande värre, med andra ord. Dels är det rätt surt att komma fyra när det är så tight, dels finns det i och för sig tre medaljer, men ska man vara ärlig är det bara en som räknas, framförallt för möjligheten att få segla Mästarnas Mästare.

På lördag morgon gick vi ut tidigt, för att försöka hitta någon logik i vindskiftena, som var av det mer obegripliga slaget. Jag kan egentligen inte påstå att vi gjorde det, men efter en fruktansvärt nervkittlande sjunde segling, där vi ett slag låg nästan sist, kom vi helt rätt i ett par skiften, och lyckades komma in som trea, samtidigt som de övriga tre i toppen kom längre bak. Nu var det helt i egna händer, vi behövde ”bara” göra en hyfsad sista segling, och inte vara alltför långt efter huvudkonkurrenterna. Vi lyckades med detta, trots att vindarna även i sista racet var nyckfulla och skiftande.

Det ärofyllda badet var helt ljuvligt, och till och med de röda maneterna, som vi betraktat med stor misstänksamhet, höll sig undan. Västkusten må vara fylld av konstiga havsvarelser, men det var väldigt trevligt att få segla i Ljungskile!

ANITA ROSBERG  
SWE 3352 APELSINEN





*Litet pyssel innan täckningen.*

## Det spirar i OIF

Hösten har slagit ett stadigt grepp om skärgården och de flesta båtar är på land. Viola ligger fortfarande flott mellan sina bommar men hennes tid är räknad och till helgen blir även hennes buk torr och täckningen kommer skydda mot vinterns anfall av snö och is. Vi går in i torrseglingsperioden. Det finns skäl till att summera säsongen som passerat. Vi som gillar sommar har fått god utdelning detta år. Värmeböljorna har varit många och långa och redan när säsongen startade i april var det gott väder under ett par veckor.

**SÄSONGSUPPTAKTEN BESTOD I ATT RUSTA** vår förbundsägda IF-båt "Pryda Mari". Vidare gjordes en del arrangemang på klubben där hon och några IF-ar till har sommarplats. Vi byggde ut en brygga och flyttade en annan för att få plats med våra båtar. I år har vi varit sju kappseglande IF-båtar i Gäddviken, Viola, Filijokus, Stryggle, Nerthus, Lovisa, Pryda Mari och Primula. Antalet ingav förhoppningar om att få ut många på kappseglingsbanan.

Årets första tävling var i vanlig ordning Lidingö Runt. Ovanligt många deltagande i klassen gladdde oss mycket. 11 startande båtar har det inte varit sedan 2008. Vi fick trotsa kyla och regn denna majdag och den som klöv mål-linjen först var Fredrik Wigelius och Rebecka Waxler i sin Primula.

Dagen efter Lidingö Runt var vi några IF-ar som deltog i Wiggan Open. Årets första bankappsegling med fina förhållanden. Ulrika By segrade och fick stärkt självförtroende inför kommande seglingar.

I slutet av maj seglar vi Ornö Runt. Denna distanssegling ramas in med trevligt umgänge och grillning i Kolnäs-viken på Ornö. Väderförhållandena var fina med relativt lätta vindar. Dessvärre tjuvstartade alla IF-båtar utom en. Men det blev ändå en bra kappsegling för vi förstod inte att vi var diskade förrän vi kommit runt ön. Vi gratulerar Jonas Lind till bästa placering. Inofficiellt segrade dock Pontus Rosberg snabbast men det var ruskigt jämt. Bara

några minuter mellan första och sista IF-båt efter flera timmars segling.

DM på Lilla Värtan någon vecka innan midsommar bjöd på så hård vind första dagen att tävlingsledningen ställde in. Vi var några som gick ut för att träna och vi insåg att beslutet var rätt. Andra dagen var det tvärt om, fältet låg och guppade i stiltje i flera timmar innan vinden kom. Fyra seglingar blev det till slut och Viola lyckades hålla alla andra bakom sig och vann årets DM.

### SVENSKA MÄSTERSKAPEN

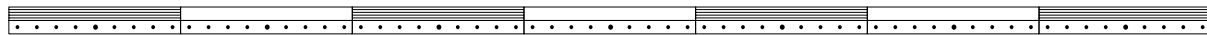
Tre båtar lastades i Årstaviken veckan efter midsommar för att åka till årets SM i Ljungskile. Tre superfina tävlingsdagar med varierande vindar ramades in med fint landarrangemang. Pontus Rosberg segrade även detta år med Apelsinen. Enda trösten är att Viola låg före hela vägen hem till Stockholm.

Augusti månads tävling för IF-båtar i Stockholm heter Gäddisregattan. Det är bankappsegling den första dagen och distanssegling den andra. Mitt i mellan är det stor regattafest och i år var det dans till Rocka Billybandet Big Rocksters. När den sista tappra barhängaren kommit till kojen är det dags att kliva upp. Viola vann i år trots att vi kom på efterkälken på distansen.

Viola fick åka ensam till årets stora distans-kappsegling Hyundai Cup. Tvåhundra startande båtar, allt ifrån Nepp-

*Mot vintervilan.*





are till själva slagskeppet Hyundai på 100 fot. Ljligt lätta vindar där vi tidvis flöt omkring på Mysingen utan fart alls satte uthålligheten på prov. Viola seglade in på andra plats efter sex timmar och det får nog sägas vara vår största be-drift på kappseglingsbanan någonsin. Efterfesten på Hyundai Cup håller världsklass.

Höstrasta rundar av säsongen och seglas på bana, bäst av 5 seglingar. Tävlingarna seglas på Björkfjärden i Mälaren. Fem IF-båtar och egen klass i fint väder. Mats Strand som seglade vår allas Pryda Mari vann på samma poäng som Viola som blev omseglad på mållinjen.

OIF-båten Pryda Mari i korthet:

- Ideella krafter har bidragit med utrustning, segel och arbete till båten.
- Pryda Mari har deltagit på fyra av fem regattor i Stockholmscupen samt Viggbyholm Cup.
- Pryda Mari har crusingseglat av flera av OIF:s medlemmar
- Pryda Mari kom 1:a på Höstregattan på Rastaholm – det är ett bevis på att båten är snabb.

- På flera regattor har hon seglat av såväl nya skeppare som gastar.
- Pryda Mari har varit med på många torsdagsträningar i Gäddviken dit många nya seglare har kommit för att prova på IF-segling.
- Båten har bidragit till att blanda besättningar och därmed har utbytet av erfarenheter ökat.

Vi tycker att det spirar lite i klubben i år. Alla idéer som kommit fram inför säsongen har vi inte haft möjlighet att prova men det kommer ju nya säsonger framöver. Pryda Mari har på många sätt varit ett framgångsrikt projekt. Vi har seglat med flera nya personer under säsongen och några har återkommit och visat intresse att fortsätta segla IF. Pryda Mari var i bra skick när vi köpte henne men är numera dessutom uppgraderad med mycket nya beslag. Vi har lite arbete kvar innan vi får administrationen på plats men det blir till nästa säsong. Det skulle vara roligt om det kom någon från någon annan landsända och segla henne med.

LARS GRADÉN, ORDFÖRANDE OIF

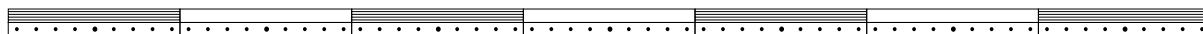
## PRYDA MARIE GER FLER AKTIVA SEGLARE I OIF



*Pryda Marie vid sjösättningen.*

ÅRETS KAPPEGLINGSSÄSONG är en historisk vändpunkt för IF-seglingarna i Stockholmsregionen. Inte sedan 2008 har vi varit så många aktiva besättningar som i år. Totalt har 35 båtar kommit till start i år (2006 var den siffran 29 båtar) och hela 21 olika besättningar har varit med i de fem kappseglingarna som ingår i kuppen. Det mest positiva är att det är så många nya seglare som tidigare inte varit med.

Det är klart att vi som seglat några år känner igen många av båtarna i listorna. Allt är inte nytt under solen, men aktiviteterna runt Segelsällskapet Gäddviken har lagt grunden för ett samarbete i OIF mellan besättningar som gör att vi numera upplever en stark gemenskap. Vi delar både tips och erfarenhet med varandra och faktiskt även besättningsmedlemmar på tävling. På sikt ser vi stora möjligheter att ännu fler aktiva seglare och FORTS. NÄSTA SIDA



FORTS. FRÅN FÖREGÅENDE SIDA båtar ansluter till de aktiviteter vi arrangerar.

Ett viktigt tillskott till flottan i Stockholm är OIF:s investering i den öppna båten Pryda Mari.

Motionen som antogs vid årsmötet och gjorde projektet möjligt, hade en ambitiös målsättning och förhoppningarna var många över hur det kan förändra förutsättningarna för klubbens framtid. Nu när säsongen är slut kan vi konstatera att Pryda Mari verkligen är ytterligare en båt som kommer till startlinjen och:

- aktivt deltar på torsdagsträningar
- är tillgänglig för andra klassförbund att pröva IF-båten på tävling
- är en modell för hur en IF för tävling kan utrustas
- är en reell ungdomssatsning i OIF
- ger tillräckligt med intäkter för att projektet ska bära sig av egen kraft

### INTRODUKTION TILL KAPPSEGLING

Låt mig börja med ekonomin. Beslutet att fondera mer än 30 procent av OIF:s kassa i en öppen båt under tre års tid, är ett stort ingrepp i klubbens ekonomi. Utfallet från året som gått kommer att redovisas i detalj på årsmötet, men det står helt klart redan nu att projektet går ihop ekonomiskt. Pryda Mari var i bra skick när båten köptes. Hon är numera dessutom uppgraderad med många nya beslag. Crusings-utrustning har sålts och pengarna har använts till tävlingsdetaljer. Enskilda medlemmar har även skänkt utrustning till båten. Pryda Mari har hyrts ut och intäkterna täcker kostnaderna för hamnavgift och uppläggningsplats. Det mest positiva är att avsättningen redan första året bidragit till att öka intresset och möjligheten att kappsegla IF-båt i regionen. Det vet vi som varit aktiva i projektet och det syns också i statistiken.

Under säsongen har ett drygt 30-tal människor haft glädje att närmare bekanta sig med Pryda Mari och det sociala kontaktnät som vuxit fram runt båten gör att vi även introducerat ett 10-tal nya besättningsmedlemmar på olika tävlingar under säsongen. Det handlar om människor som har ett genuint seglingsintresse men som utan egen IF-båt inte tidigare har kunnat ges plats i de båtar vi redan seglar fullt bemannade. Flera av de nya seglarna har uttryckt glädje och stolthet över att de nu fått en introduktion till kappsegling och flertalet är mer än gärna villiga att fortsätta och bidra till klubben som gästar och rorsmän. Den gastbank som efterlysts i OIF under flera år, är på väg att förverkligas. Det ger alla besättningar större möjlighet att delta i kappseglingar när man vet att det går att fylla en lucka när någon är borta. Vi välkomnar naturligtvis fler som lockas av de möjligheter som nu växer fram.

### OIF STÖDJER UNGDOMSVERKSAMHETEN

Segelsällskapet Gäddviken där Pryda Mari har sin hemmahamn har använt båten under sitt seglarläger för att introducera barn till kölbåtsegling. I klubben har hon er-

satt IF-båt nr 1 som under innevarande år köpts in av Sjöhistoriska museet. Vi är många som minns 1:an från SM i Nynäshamn 2013 då hon deltog med en ung besättning från Gäddvikens ungdomssektion. Pryda Mari har visat ungdomarna i Gäddviken att det finns en fortsättning för IF-segling efter 1:an och att OIF aktivt stödjer deras ungdomsverksamhet i klassen.

Pryda Mari har deltagit i 4 av 5 tävlingar under säsongen samt en extra bankappsegling som låg utanför cupen. Ragnar Jalakas från Uppsala seglade henne på Lidingö runt och Viggan Open. På Gäddisregattan seglades hon med en besättning från annat förbund.

I listorna har Pryda Mari oftast placerat sig i mittfältet men det råder inget tvivel om att hon är en snabb båt. Vid årets upplaga av Höstrasta på Björkfjärden i Mälaren deltog 5 IF-båtar. Där styrdes hon av skeppare Mats Strand som vann klassen när han knep Viola på mållinjen i sista racet.

När vi blickar tillbaka på säsongen känner vi oss stolta över allt det som hänt i OIF och runt Pryda Mari. Den entusiasm vi möter bland nya seglare, aktiva ungdomar och flera båtar på tävlingar är belöningen för den satsning OIF gjort. Det finns många idéer om hur hon ska användas och du som läser detta är varmt välkommen att kontakta oss om du känner att du vill segla båten eller bara veta mer om projektet. OIF har ambitionen att projektet ska pågå i tre år och ett av målen nästa år är förstås att Pryda Mari ska delta på SM i Uppsala 2015. Vi ser fram emot att välkomna en besättning från någon annan landsända som seglar henne och får ta del av det sociala livet och allt det roliga runt henne.

PRYDA MARI GENOM  
LARS GRADÉN, ANDREA CHRISTENSSON,  
KJELL STRAND, THORE SJUNESSON, MARTIN GRADÉN

*Sista seglaten för säsongen - mot mastkranen.*







IF-träff på Röra brygga.

## SOMMARTRÄFF FÖR VIF-SEGLARE

# En ny tradition

Att ha If-båt innebär inte enbart att man kappseglar, den är också en utmärkt semester och familjebåt. Men som semesterseglare träffas man ju inte så organiserat och träffar kanske inte andra If-seglare på det sättet man gör när man kappseglar.

**I** BÖRJAN AV SOMMAREN bjöd styrelsen för Västkustens If-båtklubb in alla VIF-medlemmar till en träff i skärgården slutet av augusti. För att träffas, beundra varandras båtar och upptäcka en del av vår vackra skärgård.

Valet av mötesplats blev Rörö, i vår norra skärgård. En ö med fin gästhamn, fina möjligheter till bad och en spännande och vacker natur. Här finns också livsmedelsaffär, kafé och fiskaffär. Kort sagt attraktiva saker för alla delar av familjen. Rörö är en välbesökt ö under semestermånaderna och lätt att ta sig till från både norr och söder.

Lördagen kom med regn, åskväder och vindstyrkor upp till runt 12 m/s. Inte det bästa utgångsläget men framåt eftermiddagen trotsade några av oss vädrets makter och seglade ut till Rörö. Väl i hamn visade sig himlen från en bättre sida och vi kunde kliva i land utan att bli regnvåta. Tre besättningar lade till i gästhamnen. Inte så många men väl så entusiastiska. Sida vid sida gjorde vi våra båtar redo för en nattvistelse och riggade vi upp våra bomtält, om regnet skulle komma tillbaka.

Tillsammans tog vi en långpromenad över det vackra Rörö. På ön finns ett naturreservat som är utmärkt att

Styrelsen för Västkustens If-båtklubb funderade under ett styrelsemöte och ett förslag på att bjuda in till träff i skärgården föddes. Ett sätt att träffa andra If-seglare under lättsamma och trevliga former.

vandra i. Rörös västra sida är mäktigt med vidsträckt hällmarker och ljunghedar. Stora partier med klappersten utmärker ön och istiden har lämnat vackra avtryck åt eftervärlden. I naturreservatet finns lösgående betesdjur som håller naturen i schack. Rörö har under en lång tid varit en viktig bas för fiskare och är så även idag. Redan under 1500-talet var ön centrum för sillfiske. Rörös hamn var också en av de tidigaste som finns noterade på svenska sjökort, det redan på 1700-talet.

Efter vår promenad grillade vi tillsammans på gästhamnens fina grillplats. God mat och dryck och trevligt umgänge gjorde att kvällen gick fort. Vi avslutade med kaffe och kaka under bomtältet i en av båtarna.

Söndagen bjöd på vind och inte så mycket sol. Detta hindrade dock inte att delar av sällskapet efter frukost tog sig ett dopp i det nu 14-gradiga vattnet.

Under förmiddagen inspekterades båtarna och många tips på fiffiga och praktiska lösningar visades upp. En trevlig start på vad vi hoppas blir en tradition för västkustens If-seglare!

ANN-CHARLOTTE GUSTAFSSON  
SEKRETERARE I VIF OCH ENTUSIASTISK SEMESTERSEGLARE

## VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

**I SKRIVANDE STUND VÄRKER RYGG OCH ARMAR** efter ett gediget arbete igår. Upptagning och rengöring av alla nio kappseglingsmärkena på Långedragsslaget. Helt otroligt vad det kan växa både musslor och havstulpaner på linor och bojar under en seglingsäsong! Synd att det tar två år för musslor att bli vuxna och ätbara :-).

Detta markerar nog slutet för denna sommars seglingar för min del. Och vilken sommar det har varit! Så många ljumma kvällar har jag inte upplevt under alla mina 14 år i Sverige innan.

### VAD HAR DÅ HÄNT PÅ VIF-FRONTEN?

Jo, vi har haft VIF-cupen som pågått under hela säsongen, olika typer av kappseglingar, till exempel bankappsegling på tisdagkvällar och regattor på helgdagar och distansseglingar i Göteborgs norra och södra skärgård. Poängräkningen är gjord så att den som seglar flitigt (deltar i många seglingar) och den som seglar bra, har en god chans att vinna. Och detta året har undertecknad äran att vinna denna stora buckla.

VIF-cupen har arrangerats i många år. Tyvärr har deltagandet minskat de senaste åren, och det är samma trend som vi ser vid andra kappseglingsarrangemang. Jag tycker personligen att våra fantastiska IF-båtar är en väldigt bra kombination av en rolig och utmanande kappseglingsbåt och en trygg och smidig familjeseglingsbåt. Och det krävs inte mycket förberedelse eller investeringar för att börja kappsegla. Det går utmärkt att ta över segel som bara har använts ett eller två år, kanske inte tillräckligt bra för att komma på en pallplats på SM, men helt duglig för att kunna tävla i lokala kappseglingar.

Det finns mycket hjälp att få, med allt från att hitta den optimala däckslayout som passar just dig och vidare till övningsegling med en erfaren kappseglare.

VIF kommer för andra året i rad genomföra en kappseglingkurs för nybörjare. Alltså IF-seglare som vill ta steget in i en rolig och spännande hobby och på köpet blir riktigt duktiga seglare.

I år arrangerades SM i Ljungskile, och det var väl organiserat. Tack till LjSS! Sexton seglande båtar (17 anmälda). Även om antalet båtar bara var precis över gränsen för att det skall vara ett SM, var stämningen riktigt bra. Bonne grillade kyckling till perfektion, Stellan och hans entusiastiska unga team hade stenkoll på läget. Kappseglingarna genomfördes på ett föredomligt sätt. Vi kom också med i Bohuslänningen som en kuriosita.

Men det finns förstås mer än bara kappsegling. I somras, lördag 23 augusti, organiserade VIF för första gången en träff för IF-båtar i Göteborgs norra skärgård. Valet föll på Rörö, en mycket vacker ö, med en trivsamt och skyddad gästhamn. Vi som var där tyckte att det var väldigt lyckad och hoppas att detta kommer att bli en tradition.

En annan höjdpunkt var Distrikstmästarskapet i Hjuvik, tillsammans med C55 som seglade C-55 cup. Hjuvik ligger nära färjeläget till Björkö och Öckerö. Roliga seglingar, men även här bara fyra deltagare från hela Västkusten.

Inom VIF har vi sneglat lite på våra grannar i Norge, Stockholm. De har lyckats skapa en IF-gemenskap som växer för varje år. Olika metoder har använts för att fånga och behålla nya medlemmar: en egen fadder för alla nya medlemmar, en hemsida där alla kan skapa inlägg, lägga in bilder och så vidare. Det krävs bara att man registrerar sig. Detta gör att alla kan bidra till gemenskapen. Sedan finns det några framgångsfaktorer till, alla IF-båtar ligger rätt så samlade i Oslo. Många ligger till och med vid samma brygga. Och en rätt så festlig sak, man delar ut eller kan köpa vimplor som man kan hissa i förstaget när man ligger vid en brygga. Både festligt, informativt och skapar en bra gruppkänsla. Nu funderar vi i styrelsen hur vi kan använda en del av deras idéer för att skapa mer gemenskap och engagemang inom VIF och även Svenska IF-förbundet.

Men nu närmast blir det VIF's höstfest med skaldjur, sång, bildspel och mycket trevligt sällskap. För det är alla IF-seglare jag känner i alla fall!

JOOP SOMHORST, ORDFÖRANDE VIF

## DM I HJUVIK

**ÅRETS DM PÅ VÄSTKUSTEN** arrangerades av Hjuviks Båtklubb och seglades på Björköfjorden. Här bjuds det på bra arrangerade seglingar och strömt, krävande vatten.

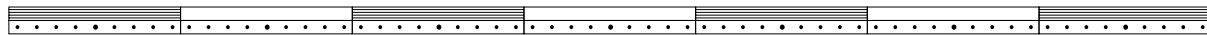
Lördagen den 6 september bjöd på strålände sol, värme och svaga ostliga vindar. Tyvärr hade bara fyra IF-båtar kommit till start. Undrar var alla andra var någonstans... Vår till synes självklara strategi att korsa Björköfjorden för styrbords halsar så fort som möjligt och sedan kunna gå söderut på Hisingssidan i lä för den ganska starka nordgående strömmen visade sig inte riktigt stämma. IF 2404 som hamnat efter i starten och tvingats slå till babord

direkt och segla mot strömmen kom ändå först upp till kryssmärket. Det fanns alltså något fenomen på högern som vi inte sett från början. Alla lärde sig dock detta och det blev fyra täta spännande seglingar.

Efter sista seglingen stod vi slutligen som segrare tätt följda av IF 2404, 2880 och 1702.

Tillbaka på klubben serverades hamburgare och efter prisutdelningen konstaterade vi att Hjuvik än en gång hade bjudit på ett riktigt fint arrangemang. Här skall vi segla igen, men hoppas vi blir flera båtar då!

PETER IF-1489



## SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBB

**UNDRE ÅRET HAR SSIF HAFT 86 MEDLEMMAR**, vilket är samma som året innan, detta trots att förbundet har minskat något i sin helhet. Några större kappseglingar lämpade för IF-båtar har inte arrangerats på den svenska sidan av Sundet eller längs SSIF:s övriga kustområde. Så den som varit sugen på riktig IF-kappsegling på bana har fått söka sig över Sundet till Danmark.

Den lilla skara entusiaster som hållit på med kappsegling har mestadels gjort detta på lokal nivå. Litet beroende på banorna har framgången varierat. Att segla en ”kasebana” med i huvudsak öppna bogar i konkurrens med större segelbåtar är ingen höjdare med en IF. Det krävs ingen större skicklighet för att komma upp till sin deplacementfart, så där blir IF-båten chanslös. Däremot på kryss-länsbana, där större skicklighet krävs för att få fart och höjd på kryssen och att länsa med lagom skärning, hävdar sig IF-båten bra, mycket därför att IF-seglarna helt enkelt är bättre seglare. I Lagunens Kappseglingssällskap knep således besättningen på IF-båten Ingela klubbmästerskapet och på Råå kom de två regelbundet deltagande IF-båtarna InFinit och Libell tvåa och trea i sin serie.

Vad gäller de fjärran belägna äventyren, så har InFinit även i år tagit sig till Lemkenhafen, där besättningen framgångsrikt försvarade förra årets seger. Det hela blev litet dramatiskt, då två tyska båtar kolliderade före start med efterföljande rigghaveri på ena båten och svåra skrovskador på den andra. Som tur var skadades ingen av besättningarna. Dessutom deltog InFinit som enda svensk besättning i det danska mästerskapet på Greve Strand, där man belade 8:e plats av 17 startande. Ingela följde däremot den svenska kusten åt norr till Ljungskile och deltog i SM, där man blev nummer 13 av 16 startande.

Nu till vintern planerar vi att under januari månad genomföra ett besök hos SMHI i Malmö. Dessutom har vi planer att arrangera en ”studiecirkel” i sjömansarbeten, för att våra medlemmar ska kunna bli bättre på att fixa till sina tampar. Och glöm inte SSIF:s årsmöte, som brukar infalla i februari. Det är alltid ett bra tillfälle att kunna ventilera IF-frågor med andra IF-seglare.

MAREK JANIEC, ORDFÖRANDE SSIF

## BOTTENVIKENS IF-BÅTKLUBB

**SOMMAREN 2014 GÅR TILL HISTORIEN** som en av de absolut bästa. Från juli och fram till september hade vi fantastiskt väder här uppe i norr. Mycket varmt och soligt med till och med tropiska nätter med mer än 20 grader varmt hela dygnet. När man tittade på väderrapporterna på så visade de mycket över det normala var gång, temperaturerna och solen lyste och strålade hela tiden.

Ulvöregattan är det stora kappseglingsevenemanget här uppe i Norrland och som vanligt med 60, 70, eller 80 deltagande båtar. Tyvärr med sjunkande antal IF-båtar. Vid årets tävlingar deltog fyra stycken, Anders Carlsson, Dick Westman, Clas Svensson och Viktor Lindmark.

Anders Carlsson var den som gjorde bäst ifrån sig vid regattan med goda placeringar.

Örnsköldsviks segelsällskap ordnade inte bara Ulvöregattan utan en hel rad med ytterligare kappseglingar:

- Byggsigurd-regattan med 7 deltagare där Anders Carlsson, SWE 942 vann och Dick Westman, SWE 1664 blev 5:a.
- BMW TOYOTA RACE, 10 deltagare. Anders Carlsson, SWE 942, blev där 3:a.
- Gälärhällan Cup ost, 11 deltagare. Dick Westman, SWE 1664, blev där 7:a
- Gälärhällan Cup väst, 11 deltagare. Dick Westman, SWE 1664, blev där 1:a, strongly gjort.
- Gullviksregattan, 18 deltagare. Dick Westman, SWE 1664, knep en 3:e plats.
- Burön Runt, 11 deltagare. Dick Westman, SWE 1664,

åter en 1:a plats och Patrik Kylberg, SWE 2436 blev 2:a

- Trysundskeppet, 5 deltagare. Dick Westman, SWE 1664, ännu en 1:a plats.

IF-segarna Anders Carlsson och Dick Westman håller sig väl framme vid klubb tävlingarna uppe i Örnsköldsvik. Vi kan också glädjande se några nya namn där uppe på IF-båtsidan.

Vid tävlingarna i Härnösand blev det tyvärr bara en IF-båt som deltog, Claes Tjäder SWE 3082 vid Härnön Runt med 17 deltagande båtar. Claes tog en hedrande 3:e plats, undertecknad deltog på båten med stor glädje.

Sjutton båtar startade vid 2014 års SM för IF-båtar i Ljungskile. Det lägsta antal båtar någonsin vid ett SM. Den trenden måste på något vis brytas. Från Norrland deltog Anders Carlsson SWE 942 och belade en god 5:e plats, tre delsegrar men tyvärr ett par sämre del-race.

Bottenhavets IF-båtklubb kommer även i vinter att ordna vinterträffar i Härnösand. Klubben måste också arbeta med att klara ut ”pensionärsavgångarna” på IF-båtsidan. Arbeta med att locka unga seglare att börja segla IF-båt får hög prioritet, här vill vi gärna få in tips från våra medlemmar i klubben hur vi kan gå till väga.

Nu när båtarna ligger i vinteride vill vi passa på att önska ett nytt gott seglingsår, med förhoppning att vi blir fler som seglar IF-båt 2015 och framåt.

Vinden är fri!

HANS GILLIUSON, SWE 3082

# EN LÅNG TUR MED MINDRE KOMPLIKATIONER



*I Söderköping tillbringade vi den första natten inne i Kanalen. Det var gott om folk, så vi lade oss litet längre bort för att slippa de största turiststimmen. Dessutom kunde man förtöja längskepps och slippa backningsmanövrarna.*

På försommaren hade jag en mejlkonversation med en av våra europeiska medlemmar, David Kubal från Tjeckien. I samband med sin långtur till Åland och kring de svenska kusterna, planerade han att ta en tur genom Sverige på Göta Kanal. Han undrade nu om jag kände till någon som ville hänga med på den resan och dela kostnaderna. Jag kunde inte komma på någon så där på rak arm, men såg samtidigt möjligheten att själv vara med på en sådan resa.

🌀 Avsikten till en början var att någon eller några av Davids vänner från Tjeckien skulle hänga med. Jag avrådde att vara för många ombord. Tre var ett absolut maximum, menade jag, för en så liten och trång båt som IF-båten och även det kanske skulle vara en person för mycket. Så när det hela slutade med att det bara var David och jag som skulle trängas i

sittbrunn och hytt, kände jag att det blev mera lagom, även om kostnaderna per person skulle bli högre.

Nu skulle det hela bara tajmas men min egen IF-segling och Davids Ålandstripp. Själv skulle jag ju delta i SM i Ljungskile med min egen båt och räknade att vara tillbaka från det äventyret senast på söndagen den 13 juli. David räknade med att hinna tillbaka från Ålandstrippen kring mitten av juli, så tajmingen verkade passa.

Eftersom det skulle vara litet knöligt för mig att ”mönstra på” vid Mem där kanalen ansluter till Östersjön, bestämde vi oss för att träffas i slutet av vecka 29 i Söderköping, dit det gick regelbunden busstrafik från Norrköping.

Återseglatsen från Ljungskile gick som planerat, och vi var tillbaka en dag före tidsschemat. Jag tog kontakt med David för att ta reda på att inget oförutsett hade inträffat och att han var på gång söderut från Åland. Vi beslöt att träffas som planerat, men kanske någon eller några dagar tidigare.

Så jag packade det lilla som jag ansåg vara behövligt för trip-  
pen och köpte en sista-minuten-biljett för att vara framme  
vid eftermiddagstid på torsdagen i Söderköping.

### PROPELLERN HAR LOSSNAT

Tidigt på torsdagsmorgonen fick jag ett sms-meddelande  
från David. Propellern hade lossnat från motorn när han  
startade den. Han bad mig att försöka fixa en propeller  
alternativt en begagnad motor. Inget av bådaderna var nå-  
gon enkel uppgift, eftersom den befintliga motorn var en  
tvåtaktare från 1977 och en motor till en segelbåt ska ha  
lång rigg. Så utbudet, vare sig det gäller en propeller till  
en urgammal motor eller en begagnad, nyare motor med  
lång rigg torde vara minst sagt begränsat. Dessutom hade  
jag bara några få timmar på mig innan tåget skulle gå. Jag  
kollade snabbt på Internet vilka möjligheter som eventuellt  
skulle kunna finnas, men fann inget så där direkt. Det enda  
jag hann med var att notera diverse kontaktppgifter till  
potentiella försäljningsställen av motorer och tillbehör, och  
hur jag skulle kunna ta mig till Mem. Utan motor var det  
ju omöjligt för David att besegla varken slussar eller kanal.

När jag stod och väntade på tåget på perrongen kom  
jag på att vi hade en medlem bosatt i trakten, som kanske  
skulle kunna vara behjälplig. Det var Bosse Carlén, som  
seglar en Marieholm 26 och är från Linköping. Så jag ring-  
de honom för att se om han var tillgänglig. Jag förklarade  
hela den uppkomna situationen och vi bestämde att träffas  
på järnvägsstationen i Norrköping. Väl framme i Norrkö-  
ping träffade jag Bosse. Han hade redan kollat läget litet  
grann. Några begagnade motorer med lång rigg fanns inte  
att köpa, kanske som väntat, och för att få tag i en propeller  
som passade på axeln, krävdes nog att man hade den be-  
fintliga motorn med sig. Så vi tog Bosses bil till Mem, där  
vi fann David vid kajen utanför första slussen. Han hade  
kryssat hela dagen, men vinden hade varit hyfsat frisk så  
det gick bra ändå för David att hinna fram i rimlig tid. En  
snabbinspektion av den gamla motorn gav till handen att  
själva hylsan framför mutter och saxsprint satt kvar, så  
propellergodset måste ha spruckit eller på annat sätt loss-  
nat från hylsan. Vi tog med hela motorn i Bosses bil för att  
om möjligt få tag i en ny propeller. Detta visade sig vara  
omöjligt, och det blev till slut att köpa en ny motor.

### ONT OM TID

En viktig aspekt var att motorn skulle få plats i brunnen  
och under akterluckan. Valet föll i slutändan på en Mercu-  
ry 4 Hk med lång rigg till priset av 10 000 kronor. Det var  
litet av en chansning, eftersom vi inte hade exakt koll på  
utrymmet, utan endast hade mätten på den gamla motorn  
att gå på. Uppenbarligen var inte heller propellerns stig-  
ning optimal för en så tung båt som en IF, men det fanns  
inte tid att vänta på något annat än det som levererades  
med motorn. Den gamla motorn skrotades i motorförsäl-  
jarens återvinning, och vi återvände till Mem. Innan Bosse  
till slut lämnade oss, tackade vi honom så mycket för hans

behjälplighet. Det var ju uppenbart att detta inte hade kun-  
nat fixas så smidigt utan hans hjälp. Nästa morgon tog Da-  
vid några timmar på sig att justera in motorn i brunnen.  
Båten förbereddes också för slussning med bland annat  
extra block vid pulpiten och akteröver.



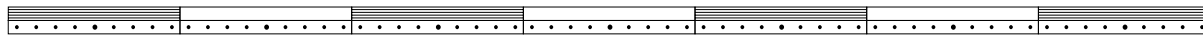
*Den nya motorn gick precis ner i brunnen och fick plats under akter-  
luckan, även om tanklock och handtag blev litet tilltryckta när man  
stängde luckan. Alla reglage kunde också nås utan problem.*



*David fick såga ett större hål i plattan som han hade instoppad runt  
motorns rigg och över motorbrunnen för att hindra att vatten slog in i  
akterutrymmet.*

### DAGS ATT BÖRJA SLUSSNINGEN

Efter att ha köpt biljetter och fått information av slussvak-  
ten blev vi så färdiga att ge oss av och in i den första slussen.  
Det var ingen trängsel, precis så här vid middagstid, vilket  
var bra för att vara första slusstillfället. Snabbt upplevde vi  
att motorn var ganska svårstartad, så vi lät den till en bör-  
jan vara igång under slussningen. Men den hade också en  
tendens att tjuvstanna när den gick på tomgång, om vars  
orsak vi till en början hade flera teorier. Trots dessa små  
komplikationer tog vi oss vidare utan några missöden.



I kanalbiljetten ingår hamnavgifter i upp till 5 dygn i varje gästhamn som är ansluten till systemet, vilket är nästan samtliga hamnar man passerar. Dessutom verkar det inte finnas någon kontroll, så man behöver verkligen inte stressa sig igenom, utan kunna ligga kvar om det skulle råka vara dåligt väder. Vi själva hade ganska god tur med vädret och hade bara regn en liten del av en enstaka dag. Men åsken gick några gånger ganska nära, och det kändes bättre att vara omgiven av de större båtarnas upp till 22 meter höga master än att vara ensam ute på en av sjöarna.

### MOTOR I MOTORBRUNN

Att ha motorn i brunnen som David hade, har både för och nackdelar. En fördel är att man enklare kommer åt reglagen. Egentligen såg jag detta som den enda fördelen, men nu är jag ju själv inte själv så van vid att ha motor i brunn. Men, dessutom är en utombordare från början inte konstruerad till att placeras i en brunn, så mycket av motorns tillkortakommanden beror säkert på detta. Den dåliga gången på låga varv och även i viss mån startproblemen har nog sin sannolika orsak att akterutrymmet fylldes av avgaser (kör alltid med ena luckan öppen; reds anm). Vid låga varv blir avgastrycket sämre och mycket av avgaserna går ut genom hålet i övre delen av riggen. Dessutom bubblar mer avgaser upp genom brunnen när båten inte rör sig.

David berättade senare under resans gång att han hade haft samma typ av problem med den gamla motorn, vilket yttrade sig att stiften sotade igen och att till och med elektroderna ibland kunde kortslutas helt av sotbryggor. En fyrtaktare är inte känslig för igensotning på samma sätt, men luft/bränsleblandningen måste ändå vara korrekt. En utspädning av luften med 10% innebär samma sak som körning på cirka 1000 meters höjd, och då krävs en annan inställning av förgasaren. Motorn sitter även snett placerad i brunnen. Det innebär att oljan i sumpen får för hög nivå på styrbordssidan och för låg nivå på babordssidan, där även oljestickan sitter. Därmed blir oljenivån i princip omöjlig att kontrollera, då även oljetryckslampan inte syns om man inte använder en "tandläkarspegel".

Motorn sitter även nedsänkt utan att få något nämnbart luftflöde omkring sig och framför allt förgasaren blir varmare, vilket kan orsaka eller bidra till dålig gång på låga varv. En lösning här skulle kunna vara att man använder ett tändstift, som är anpassade till högre temperatur. Det värsta tillkortakommandet är nog att manöverförmågan blir så mycket sämre. All backning och manövrar i låg fart är väldigt svåra att genomföra jämfört med en som sitter på akterspegeln, som ju kan vridas, till och med hela varvet runt för vissa typer. Detta ställde till det ibland vid manövreringen i låg fart kring slussar och broar.

### SLUSSNINGEN ÄR ENKEL

Slussningen i kanalen är inga större problem, bara man vet hur man ska göra. Så det gäller att ha läst in detta från den information man fått från slussvakten. Om man anser sig

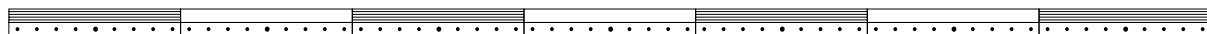
inte klara av något moment med sin besättning av någon anledning, brukar slussvakterna vara behjälpliga. I värsta fall får man vänta in en stund då det inte är så stor rusch. Det är viktigt att ha några riktigt långa förtöjningar, där två av dem bör vara minst 10 m och två det dubbla. Dessutom ska man ha minst 6 fendrar och gärna fler av storleken ett snäpp större än den största man kan tänka sig. Avlånga fendrar är att föredra framför kulformiga, eftersom de sistnämnda visar sig ha en tendens att rulla upp på däck när båten rör sig mot slussväggen.



*Slussningen klarar man lätt på två personer, varav en är kvar i båten och en på land. För att slippa repor i gelcoaten, är det en fördel med många och stora fendrar som skydd mot slussväggen.*

När man går genom Göta kanal, kan man knappast räkna med att segla, förutom möjligen på de litet större sjöarna. Om man har tur, kanske vinden kommer bakifrån, men den är i allmänhet så svag att man knappast gör fart framåt. Så det gäller att ha en pålitlig motor. Dessutom gäller det nog att ha en fyrtaktare. Den vi hade drog cirka en liter bränsle i timmen om man körde snålt, mellan 4,5 och 5 knop. En gammal 2-cylindrig 2-taktare kommer nog inte undan med mindre än cirka 2,5 gånger mer. Så jag funderade på hur vi egentligen skulle ha klarat oss med den gamla tvåtaktaren, vilket ju var tänkt från början. Det hade sannolikt inneburit en ständig jakt på bensin, medan vi nu klarade oss fint med den externa 11-literstanken och ytterligare två 10-litersdunkar och kunde gå långa sträckor och flera dagar utan bränslepåfyllning.

Den vackraste passagen är enligt min mening den slingrande vägen genom Tiveden. Den som inte har bråttom kan förtöja vid land eller en holme eller ankra upp någon dag i stillheten. Men man bör nog ha något hyfsat detaljerat sjökort så att man inte fastnar i onödan.



*Bergs slussar, som tar oss från Östgöta slättland till mera höglänt moränterräng. Här får man hålla på med klättringen mer eller mindre hela dagen. Men man har en pampig utsikt över slussarna och sjön Roxen.*

### LÄCKÖ SLOTT I VÄNERN

När vi passerat den "egentliga" kanalen och hamnat i Väneren, tog vi oss till den lilla gästhamnen vid Läckö Slott. Vi hade nu gått mer än 50 timmar med motorn, vilket är ungefär det dubbla som rekommenderas för att göra första oljebytet i motorn. Vi hade missat att skaffa motorolja, men lyckligtvis lyckades jag köpa en liter av en besökare på den närläggna campingen. David hittade en arbetsflotte med motorfäste i hamnen. Motorn hängdes upp och oljan kontrollerades. Det visade sig att nivån var vid yttersta spetsen på stickan, dvs. en bra bit under minimum. Men motorn startade fint och oljelampan slocknade omedelbart. Dessutom gick motorn fint utan tjuvstopp, vilket förstärkte vår uppfattning om avgaserna i akterutrymmet och även värmen kring förgasaren. Motoroljan byttes enkelt. I samband med det konstaterade vi att bara cirka 0,3 liter av från början 0,5 liter var kvar, vilket vi skyllde på att motorn satt snett i brunnen och att nivån därmed blev för hög på ena sidan med hög oljeförbrukning som följd.



*Tomt på folk och mobiltäckning. Det gäller att inte fastna om man vågar sig bort från leden. Och även om vi hade tillgång till eluttag vid de flesta anhalterna, klarade vi oss bra med att hålla batteriet laddat med solpanelen på akterpulpiten. Men den utstickande placeringen var litet i vägen vid slussningen.*

Påföljande dag fortsatte vi till Vänersborg och dagen där- efter genom Trollhätte Kanal och Göta Älv till Lilla Edet för att till slut hamna i Göteborg, där jag mönstrade av. Dessförinnan hade jag fått tillstånd att tillfälligt låna Bengt Cederblads, tillika Peter Bergs plats i Hinsholmen, som för tillfället stod tom, för min väns räkning, för att han skulle kunna invänta förlig vind på sin vidare färd till Holland. Enligt rapporter från David lämnade han Göteborg redan veckan därpå och seglade nonstop ända till Grenå. Där- efter tog han sig vidare till Bagenkop på södra Langeland och därefter till Kielkanalen. Efter en del mindre strapatser, som att till exempel kvadda masttopplanternan och VHF-antennen mot en bro i det holländska kanalsystemet, anlände han till slut till Amsterdam, där han lade upp båten för vintern.

MAREK JANIEC

*Sjörök på morgonkvisten i leden norr om Läckö Slott.*



# Bli medlem!

## I IF-BÅTFÖRBUNDET

Förutom den här fina tidningen två gånger om året får du tillgång till teknisk rådgivning och ett stort arkiv med tekniska tips, medlemssidan på Internet, lokala arrangemang ett nätverk av cirka 600 seglare.

Dessutom får du möjlighet att köpa de utmattningsssäkra undervantsröstjärnen som är särskilt utvecklade för IF-båten och Marieholm 26-an.



FYLL I DIN INTRESSEANMÄLAN PÅ VÅR HEMSIDA - [WWW.IFBOAT.COM](http://WWW.IFBOAT.COM)

## Han har flyt...



### **Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.**

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

### **Vill du också ha flyt?**

Ring 08-541 717 50.  
Eller räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se)

 **Svenska Sjö**

Båtägarnas egen försäkring