

A photograph of a sailboat with a white sail and a red logo featuring a stylized 'F' inside a circle. The boat is on the water, and the logo is overlaid on the top part of the image. The sail has some blue text on it, which is partially obscured by the logo.

IF MEDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubbs medlemstidning • Nr 4 2005

Svenska IF-båtförbundets styrelse 2005

ORDFÖRANDE OCH KONTAKTMAN

Bengt Cederblad
Snäckeskärsgr 23
421 57 V Frölunda
Tel 031-29 58 08
e-post: bengt.cederblad@brevet.nu

VICE ORDFÖRANDE

Marek Janiec
S:t Laurentiig 10 A
222 21 Lund
Tel 046-14 49 57
e-post: marek@bredband.net

SEKRETERARE

Peter Bengtsson
Margaretaplatsen 2, 4v
252 22 Helsingborg
Tel 042-12 86 03
e-post: 1815bengtsson@telia.com

KASSÖR

Ragnar Jalakas
Järpvägen 37 A
756 53 Uppsala
Tel 018-32 48 02
e-post: ragnar.jalakas@boservice.se

KANSLIADRESS

Svenska IF-båtförbundet
c/o Bengt Cederblad
Snäckeskärsgr 23
421 57 V Frölunda
Tel 031-29 58 08

LEDAMOT FRÅN VIF

Göran Ejdeling
Tallboängen 52
436 44 Askim
Tel 031-28 80 22
e-post: goran.ejdeling@sweco.se

LEDAMOT FRÅN BIF

Hans Gilliusson
Sidensvansvägen 14
871 65 Härnösand
Tel: 0611-214 71
e-post: hans.gilliusson@vv.se

TEKNISKT ANSVARIG

Göran Ejdeling
Tallboängen 52
436 44 Askim
Tel 031-28 80 22
e-post: goran.ejdeling@sweco.se

REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds
Järnbrottsgratan 34
426 68 V Frölunda
Tel 031-41 61 03
e-post: po@lundbergarkitekter.se

WEBMASTER

Johan Winberg
Missionsg 11
252 70 Råå
Tel 042-26 34 42
e-post: johan@winberg.com

DANMARK

Jeppe Parving
Sankt Anne Gade 34 , 4 tv
DK-2100 København Ø
Tel: +45 26 84 00 19
e-post: jparving@yahoo.dk

NORGE

Trond Aasland
Granvejen 38 B
N-1360 Nesbru
Tel: +47 66 84 89 31
e-post: formann@ifklubben.no

TYSKLAND

Klaus-Jörgen Liebenw
Spanheimstr. 4
D-13357 Berlin
Tel 0049-30 47 86 56 61
e-post: obmann@if-boot.de

HOLLAND

Frank Jurgens
Westeinde 12
NL-2275 AD Voorburg
Tel 0031-30 288 96 45
e-post: voorzitter@marieholmvereniging.nl

ENGLAND

Brian Roberts
Sea Rigs, St. Mawes
Cornwall TR2 5AP
e-post: BriiRob@aol.com

Innehåll

<i>Ordföranden har ordet</i>	3	<i>Klassregeländringar 2006</i>	9
<i>Formannen har ordet</i>	4	<i>SM för debutanter</i>	10-11
<i>Medlemsmöte 25/2 2005</i>	5	<i>SSIF seglingssäsongen 2005</i>	12-13
<i>Vi vant serien igjen!</i>	5	<i>Kappsegling i Stockholm</i>	15
<i>Digitalt kompass</i>	5	<i>Seglingssemester på riktigt</i>	16
<i>Åpen IF NM 2005</i>	6	<i>Fockens effektivitet</i>	17
<i>Færderseilasen 2005 Sommarens store seilereventyr</i>	7-8	<i>Ensamseglarens dröm – en självslående fock</i>	18
<i>Åbent Distriktsmesterskab i Lomma</i>	9	<i>Bottenhavets IF-båtklubb</i>	19

Manusstopp _ 20 mars 2006

Ordförandens spalt



Säsongen har gått och det är dags att meka med båten igen. Undertecknad hade ju vissa besvär med bottenfärgen år... Det är bara att gratulera OIF och Uppsalaeskadern som med Staffan Eklund i spetsen för tillfället dominerar IF-klassen. Men det skall vi andra ändra på nästa år i Arkösund.

Det är inte bara dags att meka med båten. Det är också dags för tankearbete och överlevnad i föreningslivet. Det är så att vi alla vill segla med båten men betydligt färre vill dra administrationen centralt i förbundet eller ute i regionerna. Nuvarande styrelsen i Svenska IF-båtförbundet har efter en del konsultationer kommit fram till att en fördelning av uppgifterna på fler medlemmar i alla fall gör sakerna mindre betungande. En god idé är också att ta bort en del dubbelhanteringar av medlemsregister etcetera.

Låt oss tala klarspråk

Om vi börjar med valberedningen så är det svårt att få folk till detta synnerligen viktiga uppdrag och om det lyckas är det närmast en öken att få till kandidater för styrelseuppdrag. Från och med nästa år åligger det därför respektive regions styrelse att nominera två kandidater till årsmötet.

De tunga posterna är för övrigt kassörskapet, ordförandeposten, medlemsregistret, hemsidan och Medvind.

Medlemsregistret utlokaliseras att skötas av respektive region med rapporteringsskyldighet till medlemsansvarig Svenska IF-båtförbundet. Redan idag finns ju en lokalt medlemsansvarig med lokalt register. Vi undviker framledes ett betydande dubbelarbete. Dessutom är det förmodligen effektivare om medlemmar som inte betalt årsavgiften jagas lokalt istället för av Ragnar Jalakas. Det innebär också att utskick av postgiroblanketter för betalning av medlemsavgiften sköts lokalt.

Idag går alla inkomster först centralt in till förbundets kassör för att sedan fördelas ut efter medlemsantal till respektive region. Nästa år kommer inkomsterna först in till regionerna och sedan får centrala förbundet sin skärv efter fastställd budget.

Vilka frågor och ärenden kommer då att ligga kvar i Svenska IF-Båtförbundets centrala famn.

- Utgivning av Medvind
- Tekniska kommittén och dess arbete, klassregler med mera.
- Hemsidan.
- IFRA-arbetet.
- Förbundets adress och kontaktyta utåt.
- Beslut om SM-lokalisering.

Ovanstående tankar kommer att diskuteras på ordinarie höststyrelsemöte i Svenska IF-Båtförbundet. Till detta möte är ett antal representanter från varje region inbjudna för att få en bred diskussion och för att vi skall kunna fatta väl förankrade beslut.

*Trevlig Silly Season önskar eder ordförande
Bengt Cederblad, IF-1094*

Formannen har ordet



Tåken ligger tett over Oslofjorden, det er ikke så mye mer frisktende å foreta seg enn å rusle en tur på kyststien langs Oslofjorden. Det Afrikanske kontinent har sendt oppover milde vindstrømmer i en siste hilsen fra sommeren. Det er siste helg i oktober. 7 optimister utgjør de siste seilerne på fjorden som utnytter brukbare treningsmuligheter. NOR-75 og NOR-107 ligger godt innpakket i havnen i Vollen. For godt innpakket? Jeg håper de fleste har sørget for god lufting under presenningen i dette fuktige været. Det er ikke stas å møte våren med jordslag og hvitt skjegg om bord.

Den første sesongen som formann er landet. Det er på tide å gjøre opp status. Det var en oppløftende start i styret med en engasjert og ansvarsfull gjeng. Det har vært en målbevisst satsning for å nå sesongens målsettinger.

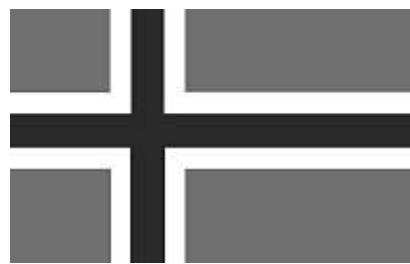
Hovedmålet var å få våre nye medlemmer med på regattabanen. Dette har vi nok bare lykkes delvis med. Respekten blir spesielt stor når vi snakker om NM og Kongens Serieasilaser. For å overkomme denne barrieren må det jobbes mer med det sosiale nettverket og den faglige kompetansen. Spesielt fikk vi gode tilbakemeldinger på treningsleiren som ble avholdt over to dager med Olof Bjørland i mai. Dessverre ble det øsende regn og vindstil-

le på dag 2, så istedenfor å bli trygg på starter og rundinger var det båttrimmen som stod i fokus. Tilbakemeldingen tyder allikevel på at denne treningsleiren bør fortsette som et fast innslag. Vi etablerte også et tilbud, der et av styremedlemmene hadde i oppgave å følge opp de nye i klassen for å få de med i miljøet. Resultatet har imidlertid ikke vært i henhold til intensjonene. Styret vil derfor foreta en evaluering av ordningen i løpet av vinteren.

I Færderseilasen ble det satt opp en egen damepokal til beste kvinnelige skipper. Vi må innse at det skal mer til for å øke aktivitetsnivået hos våre kvinnelige skippere. Dette vil fortsatt bli et viktig satsningsområde i året som kommer. Færderseilasen ble ellers en fin opptur for klassen med 34 påmeldte båter.

Det ble videre satset aktivt for å få flest mulig deltakere i NM. Klubben investerte i gratis piquet-skjorter til deltakerne. Resultatet av dette tiltaket må nok i etterkant kunne karakteriseres som virkningsløst. Styret hadde en tøff oppgave de siste dagene før NM for å berge nok deltakere til å opprettholde vår NM-status. En stor takk til snipeseilerne fra Vestfjorden som var sporty nok til å stille til start på en dags varsel. Og selvfølgelig en takk til våre medlemmer som er sporty og stiller sine båter til utlån.

Det er gledelig å se at flere seilere hevder seg i teten, og at det er jevnt i regattaene. IF-serien ble vunnet med 1 poeng etter 18 seilaser, og i Færderseilasen kom de fem første båtene i mål innenfor 2 minutter. Nå er det mar-



ginene som teller. Week-end regattaene fortsetter med å miste sin popularitet. I år var det bare Oslo Vårregatta som samlet deltakere (2) av de tradisjonelle week-end regattaene.

Vi hadde håpet på norsk deltakelse i SM/DM i år. Det viser seg imidlertid vanskelig å prioritere så mange dager på reise i ferietiden.

E-post og hjemme-sidene våre har blitt viktige kommunikasjonskanaler med våre medlemmer år. Med mannskapsbank, kjøp/salg og tipshjørne for turseilere, håper vi å kunne yte våre medlemmer bedre service. Nye design på hjemmesidene i løpet av vinteren vil gi bedre oversikt og design. Jeg henstiller alle medlemmer til å bruke disse aktivt for at de skal ha noen mening. I styret vil bruke hjemmesidene aktivt til å informere våre medlemmer.

Dersom forlaget til regelendringer vedr. elektroniske kompass blir vedtatt på årets generalforsamling, vil nok mange stille til en ny sesong med nytt utstyr. Det skal bli spennende å se hvorvidt dette slår ut i resultatene på regattabanen. For de som skal kjøpe – husk å få med stort nok display!

Da vil jeg benytte anledningen til å ønske alle medlemmene en riktig god vintersesong.

*Trond Aasland
NOR-153 Compromise*



Vi vant serien igjen!

Nok en gang har vi lagt bak oss en flott regattasesong. IF-serien har igjen gitt oss muligheten til å komme oss på fjorden en gang i uken. I år har det vært arrangert 18 starter i perioden 4.mai til 14. september og vi har stilt på 15 av dem. Totalt har 22 båter startet i IF-serien og selv om ikke alle har vært der hver onsdag, har det vært ca.15 båter som har vist stor aktivitet på banen gjennom sesongen.

Hva er det som gjør IF-serien så attraktiv og hvorfor stiller det så mange hver onsdag?

Jeg tror svaret er enkelt.

■ Å sette av en kveld i uken krever ikke all verden vis à vis jobb eller familie.

■ Å møte de samme båtene til dyst onsdag etter onsdag er spennende og gøy.

■ Det å kunne bryne seg på gode seilere fremmer konkurranseinstinktet.

■ Nye seilere får en god mulighet til å måle båtfart og derigjennom se hva man gjør riktig og galt når man trimmer.

■ Resultatene blir oppdatert på weben umiddelbart etter seilansene.

For vår del er dette et friminutt

i en ellers stresset hverdag. Kristen som gast og undertegnede som skipper tar tak i terminlisten straks den er klar og plottes inn onsdagene i jobbagendaen. Disse onsdagene er hellige og andre møter må i det lengste vike.

Årets serie ble for vår del mer spennende enn noen gang. Første seilas startet med 8. plass – en poengplassering vi skulle dra med oss gjennom hele sesongen. Hele sesongen i gjennom holdt vi 2. plassen etter Trond Aasland i Nor-153 Compromise – å komme seg foran var håpløst så lenge Compromise seilte så bra som de gjorde.

Nest siste seilas viste seg å bli mer avgjørende enn noen kunne forutsi. Compromise kom godt ut og ledet også denne seilansen fra start og hadde god kontroll til konkurrentene på siste kryssleggen opp til mål. Kristen og jeg konstaterte at her røk muligheten til 1.plassen sammenlagt. Men da Trond krysset mållinjen var det tyst. Vinneskuddet uteble og dessverre for Compromise - de hadde tjuvstartet. Vår 3.plass resulterte i at vi nå ledet med et poeng sammenlagt foran Trond før siste seilas.

Dette måtte bli en triller. Noe mindre spennende var det ikke i kampen om tredje plassen hvor det kun skilte 3 poeng mellom 3,4 og 5 plass som

var Jan Christian Jørgensen i Nor-160, John Erik Lyche i Nor-75 og Terje Johannesen i Nor-30.

Onsdag 14. september skulle det hele avgjøres. Været var strålende men vinden var kraftigere enn noen gang. 20 sekundermeter ble målt på brygga i Frognerkilen og vi hadde lenge vurdert om riggen burde strammes. Det løyer sikkert trodde vi og dro av gårde. På vei ut så vi NOR-35 Dukke-Lise med Kristian Hansen returnerer til brygga igjen og bestemmer seg for å bli der. I grov sjø og enda sterkere vind ankommer vi regattabanen bare minuttet før klokken seks, men her har alle reist hjem. Regattaen var avlyst grunnet for sterk vind. 25 sekundmeter var målt i kastene og alle duellene som vi hadde forberedt oss til - var over.

Med en litt rar følelse konstaterer vi at serien var vunnet selv om vi gjerne skulle ha seilt den siste seilansen.

Takk til alle som har vært med i serien i år og ikke minst en stor takk til Vestfjorden Seilforening og alle på "Ytre" som alltid stiller opp. Vi håper å få se både kjente og nye fjes i serien neste år!

*Med seilerhilsen
Robert Bay
Nor-128 Madeleine*

Digitalt kompass

Undertegnede foregrep regelendringer og tok i bruk et digitalt kompass i sommer. Fordi vi bare fikk brukt det i to regattaer før vi diskret ble gjort oppmerksom på at det ikke var tillatt å bruke, så fikk vi ikke gjort mange erfaringer med det. Men noen ble det. Kompasset viser kursene med store tall på to displayer som er vinklet slik at de lett kan leses fra sidene, for eksempel når man sitter på sidedekket og seiler.

Strømkilden er et batteri i kompasset som lades opp med solcellepanel. Fordelelen med kompasset er først og fremst at det er lett å oppdage vindskift. Før start registreres gjennomsnittskurs på de to krysshalsene. Når vindretningen avviker fra disse, så vises det med en H (header = skrall) eller L (Lift = løft) og med antall grader bak. I tillegg er det grafikk som viser det samme. Hvis hovedvindretningen forandrer seg under regattaen (ny vind), så er det lett å justere for det på kompasset. På lens vil kompasset vise avvik fra platt lens

(skjæring). Kompasset har også en funksjon som viser hvilken ende av startlinjen som er favorisert. Kompasset har også en startklokke som er veldig lett å justere. Når starten har gått, overtar kompassfunksjonene for startklokka. Jeg fant ut at det beste stedet å montere kompasset var rett bak luka (der mange allerede har kompass). Jeg måtte skjære til en brakett i aluminium for å kunne montere rammen som kompasset monteres i. Det er lett å få kompasset inn og ut av rammen. Derfor må det tas ut og låses ned når båten forlades. Kompasset er ganske dyrt, men ikke dyrere enn en genua.

Spørsmålet er selvsagt hvilken nytte man kan ha av noe sånt. Vi har alltid hatt litt problemer med å oppdage vindskift og å utnytte dem. Det vil bli lettere nå. På den annen side så skal det litt til før man slår på et vindskift med en båt som veier to tonn og taper minst 2 båtlengder i slaget, dvs. omtrent 15 meter. Men jeg tror det er



mange som ikke tenker over hvor mye man egentlig taper ved å seile i en skrall. 100 m seilas i en skrall på 10 grader gir et distansetap på omtrent det samme som et slag, dvs. omtrent 15 meter. I forhold til en annen båt som seiler på riktig hals vil distansetapet bli det dobbelte, så det er utvilsomt mye å hente her for den som følger med i skiftene og utnytter dem. Dessuten er det morsomt å prøve noe nytt.

*Hilsen
Jan Chr. Jørgensen (NOR 160)*

Åpen IF NM 2005

19-21 aug Vestfjordens

I vakkert sommervær opprant årets NM helg 19. august i år. Etter ukevis med bra vindforhold så det ut til at høytrykket plutselig la seg godt til ro over Sør-Norge. Mange av oss så nok med bekymring på meldingene om flau vind og lite bevegelse i luftmassene.

I år som i noen av de senere år, har klassen slitt litt med å få påmeldinger av tilstrekkelig antall båter for kunne arrangere et gyldig NM. Men etter iherdig innsats fra et aktivt styre i IF-klubben, klarte vi kravet med 21 påmeldte båter til start. 20 norske båter er minstemålet for å kunne fortsette å arrangere NM til neste år.

I motsetning til de siste årene hvor vi har blitt besøkt av flere svensker, stilte det i år bare en svenske. Vår alles trofaste Anders Ewert med sin makker og navnebrorsa Anders Öfferman ombord.

Strålende sommervær, men akk så lite vind

Ikke uventet oprandt den første regattadagen med strålende sommervær, men akk så lite vind. Fredag ettermiddag startet med at vi ventet og ventet – men ventingen ga oss tilslutt vind nok til en start. Med vekslende vind og ujevne forhold klarte NOR 128, med hjelp av snarrådige banemannskaper så vidt å karre seg over en forkortet målgangslinje et drøyt minutt før maksimaltiden. På den måten ble man gitt muligheten til å få flertallet av båter over mål før tiden gikk ut.

Lørdagen gikk ikke mye bedre og vi fikk med nød og neppe gjennomført 1 seilas til, også den betydelig avkortet. Stor ble nok overraskelsen for mange av favorittene som fikk en diskvalifikasjon på grunn av tyvstart.

Flere seilaser ble det ikke på lørdagen og søndagen opprant med mer strålende og stille vær en noen av de foregående dagene. En liten nordavind gjorde at håpet løftet seg litt, men på

grunn av at vi hadde satt start kl 11 var den allerede nesten borte da vi var klare til start. Et lite blaff litt senere på dagen ble benyttet til et optimistisk startforsøk, men akk så fånyttes.

Resultatet ble at at det for første gang på lenge ble, ikke et fullverdig NM for IF (fire seilaser er minimum). Like vel ble det 2 seilaser og en sammenlagt regattavinner kåret, selv om ingen formelt sett kan kalle seg norgsmester i sesongen 2005. Vinneren har vel likevel en viss heder og ville nok også hatt en fair sjanse i et fullverdig NM, noe som også viste seg ved at samme båt vant den sammenlagte IF serien for 2005 samt kom som nummer 2 i årets Færderseilas.

Høyt og jevnt nivå i klassen

Klubben og miljøet bør likevel glede seg over at den konkurrerende delen av klassen holder et høyt og jevnt nivå. Mange nye og mer erfarene seilinteresserte finner utfordringer i denne klassen og det merker man også ved en etter måten god oppslutninger på regattabanen ellers i året. De vanligste argumentene er vel at båten kan anskaffes til en relativt rimelig penge, samt at strenge klasseregler gir lite spillerom for ekstravagant utstyrsjag på en IF. Med andre ord gode seilere har gang på gang bevist at det i denne klassen er mulig å få meget gode resultater uten det nyeste og det råeste utstyret ombord.

Om været egnet seg dårlig for seiling, var det ideelt for rekefest. Som sedvanlig stilte seilforeningens ildsjeler opp med flott oppdekking og raust med reker og drikke – og atter kunne vi benke oss til en veldig hyggelig sommerfest på klubbhuset i Vestfjorden SF. For dem av oss som nød gjestfriheten på foreningens idylliske fjordperle av en uthavn, Ytre, kunne vi nyde en nightcap i et strålende måneskinn og trolsk semning på fjorden.

*Takk til arrangører og ærede konkurrenter fra
Kristen Erik Thorp i NOR 128*

FÆRDERSEILASEN 2005.

SOMMERENS STORE SEILEREVENTYR

Fredag 10. juni gikk årets store begivenhet av stabelen. En flott sommerdag med nordlig vind. Hele 33 IF båter stilte til start. Sjelden har det vært så mange IF båter til start. Vår klasse var nest største etter Express. Starten i år var fremskyndet med 2 timer for å slippe alt for mye motstrøm kveld og natt i Drøbaksundet. Vindstille og strøm i fjor ble nemlig for mange en traumatisk opplevelse med ankeret ute natten igjennom, i påvente av vind og utgående strøm.



I Færderseilasen er det gjerne de gjeveste båtene som Grand Prix og Klassiske treseilere som går først over startlinjen. Men vi er ikke så mye dårligere vi heller. Vi er jo en klassisk plastseiler, med noen og tretti år med god vind i seilene, her hjemme på berget.

Vi hadde 4 start kl. 12.45 sammen med Knarr, som talte 8 båter. Slørestart på styrbord halser.

Vind fra land, nærmere bestemt rett ut fra Aker Brygge.

Litt nervepirrende med over 40 båter på linjen, og kastevinder fra nord i ganske variabel styrke. 5 minutter før start tegnet det til at de fleste ville ta en lo start, helt opp mot Aker Brygge.

Den varierende vindstyrken gjorde det vanskelig å beregne fart og tid opp mot linjen, og med en del dekkende seil, kunne det fort bli komplikasjoner med loffing ved lo merke. Vi måtte velge strategi. Vinden dabbet litt i styrke nå, i forhold til de første startene. Dette bidro til lite båtfart med så mange dekkende seil i lo. Le start var min umiddelbare tanke. Mange båter i lo ga redusert båtfart, og vi kom ikke lenger ned enn midt på linjen før skuddet gikk. Men det var nok til fri vind og god båtfart. Ved lo merke hørtes mange høylydte rop og ord som ikke egner seg til gjentagelse i dette forum. Noen båter i lo kom seg over linjen med god

fart, mens andre stoppet helt opp i kaoset der oppe.

Utover fjorden mot Vassholmene var det svært variabelt hvor vindfeltene slo ned, noe som resulterte i svært vekslende fart. Vi hadde hatt en god start, og lå i tetsjiktet. Kan du tenke deg noe mer nervepirrende enn å få en mengde båter bakfra med god bøl på slør mot deg. Noen som har fått vinden før deg, akselerert og kommet opp i god fart, mens du selv ligger der og føler at du står helt stille. Ikke bare er det båter i samme klasse, men også noen svære IMS båter med gedigne spinnakere. Disse syntes det var helt topp å gå 10 meter i lo av deg uansett hvor mye man prøvde skjære for å unngå et minutt eller to uten særlig drivkraft i seilene. Vel, dette er baksiden av medaljen ved å starte tidlig. Taktikeren i meg sa, gå opp i lo for å unngå dette. Som tenkt, så gjort. Mellom Vassholmene og Gåsøya fungerte dette perfekt, og vi greidde å holde oss blant båtene i tet. Så kom Gåsøya da, hvor mye vind ville den stjele der oppe i lo. Nøye studier av vannspeilet ga meg riktig kurs, jeg måtte lenger ned i le igjen, selv om IMS, og alle de andre store, fortsatt var et problem. Det var imidlertid et mindre problem enn vindstille oppunder Gåsøya. Nok et riktig strategisk valg som la en del konkurrenter i lo på en litt mer betryg-

gende avstand. Men midtfjords var det en del båter som plutselig fikk god bøl på grunn av utgående strøm og litt mer vind. Nok en utfordring. Ved runding Slemmestad var vi ca. 6 båter som lå ganske så tett. Hva er riktig veivalg nå? Midtfjords, øst eller Vest? Alle disse valgene ble benyttet av de forskjellige konkurrentene som rundet omtrent samtidig med oss. Det ble stor spredning.

Men likevel lå vi godt an etter at vi hadde skåret fra det ene alternativet til det andre gjentatte ganger før vi kom til øyene i munningen av Drøbaksundet. Her pleier jeg å gå tett oppunder land av de østre øyene med tunga rett i munn, hvor nær land er det forsvarlig å gå?

Nå var Terje i NOR 30 nærmeste konkurrent, ikke mange båt lengdene bak. Tror han gikk ca. 30 cm. nærmere land enn oss, og så smalt det skikkelig. En lynrask skipper, Terje, hang seg i bommen umiddelbart. Så var båten av grunn, og full fart videre. Tror ikke at han selv riktig visste hva han gjorde, og hvor kjapp han var ut i bommen.

For meg og mitt mannskap Patrick hadde det vært full konsentrasjon og spenning hele tiden. Det var enda tidlig kveld, men noe ganske elementært hadde vi glemt å tenke på: Mat. Et par bageretter måtte mannskapet og taktikeren under dekk lage. Det var fortsatt

Forts.

vind, og konkurrentene lå tett som hagel rundt oss. Det vanlige herremåltidet i Færdern, med nystekt varm kylling måtte utebli i år. OK, det var bare å stå på videre nedover fjorden mot Filtvet. Her skulle det vise seg at midt fjords var det beste valget. Vi hadde valgt Hurumlandet, noe vi angret når vi kom til Filtvet. Da ble vi innhentet av de argeste konkurrentene, og seilassen fikk, som svært ofte her, en ny start. Skippermøtet hadde favorisert å gå vest i Breiangen, noe som viste seg tydelig i det etter hvert store feltet foran oss. Dette møtet hadde ikke vi rukket å gå på.

Jeg valgte å lytte til magefølelsen, tok så sikte på Gullholmen, og gikk rett ut. NOR 128 med Robert som skipper valgte en svært vestlig kurs. NOR 167 med Magne som skipper gikk langs Jeløya på østsiden og fikk en svært god fart der. Dette skulle vise seg å være vinnerkursen, for ved Mefjordbåen rundet NOR 167 to-tre hundre meter foran oss. Bittert etter å ha ligget i tet så lenge. Kryss inn til Åsgårdstrand, mellom småskjær, uten et slag. NOR 167 tapte høyde og vi seilte forbi ham på vei mot Åsgårdstrand. Rundet som nr. 1 tett fulgt av NOR 167 og NOR 30. Et godt stykke bak kom NOR 128, som normalt er en luring, og tidligere Færdervinner. Full kryss siste strekk opp til Horten og målgang. Passet på å ligge på topp av NOR 167 og NOR 30.

NOR 30 hadde svært god fart og høyde, og kunne fort bli farlig. Best å passe godt på ham og ligge på topp hele tiden. Men i denne sporten skal man ikke hvile på laurbærene og bare passe på de aller nærmeste. Som sluppet ut av en sekk kommer smartingen Robert i NOR 128 oppunder Borrelandet på grunt vann, nesten uten motstrøm, og med en ekstrem høyde og fart i forhold til oss andre 3. Raskt ble det besluttet å ta et slag mot land, for han ble nå den største konkurrenten. Nest siste slag før mål måtte jeg vike for ham og gå aktenom, da vi kom for babord halser. Dette ble jo den reneste neglebiteren. Full konsentrasjon og litt ekstra trim. Neste slag var vi foran igjen. Nå var mål neste, og nå måtte ikke spenningen gjøre meg ukonsentrert og lite taktisk! Et kjapt siste slag mot mål, måtte stå opp merket, men ikke overstå nå! Full høyde, og full fart. Så står vi akkurat opp ytre målmerke med små marginer. Skudd. Puh! Endelig i mål. 9 sekunder bak kommer NOR 128. 37

sekunder deretter kommer NOR 30, og etter ytterligere 36 sekunder er NOR 167 i mål. I løpet av 20 minutter var sannelig halvparten av IF klassen i mål.

Dette må ha vært en av tidenes raskeste Færderseilaser. Første IF i mål kl. 22.24, etter utseilt tid 9 timer og 39 minutter

Nå kunne vi slappe av, men enda et par timers seiling gjenstod, før vi var trygt i havn ved Sykehusbygga i Horten. Godt fortoyed, side om side, lå nå alle IF ene, og det var tid for både ankerdrammer og velfortjent varm mat i form av nystekt kylling. Nå var tiden inne for både seilprat og litt "ljuging" til langt ut i de små nattetimer. Snart ble det lysere, og det var på tide med litt søvn. Dagen derpå ble litt slakk. Men kl. 1900 var vi, alle IF seilere, som tradisjonen, samlet til langbord på Roklubens terrasse til felles middag. Selv-

følgelig ble det tid for litt "ljuging" her også før Halfdan Sivertsen satte i gang med sin konsert.

På bakgrunn av at det var mange IF seilere fra Vestfjorden i teten ble det et stort innlegg i Asker og Bærum Budstikke. Det var svært hyggelig, for vi seiler jo en ganske så jordnær båtklasse i forhold til hva pressen normalt liker å blåse opp.

Søndag. Regn og atter regn. Premiutdeling. Vindstille. Mer regn. Hjemtur for motor.

Vind fra Drøbak og hjem. Turen ble en kjølign opplevelse. Vel i havn i Vollen, et varmt og velfortjent måltid fra Origoen, til en atter skinnende sol. Herlig!

Nå er det bare å glede seg til Færdern 2006.

IF NOR 75 "LYCHEN II"
John Erik Lyche

Åbent Distriktsmesterskab i Lomma

17. og 18. september 2005

Lørdag var der i alt 12 IF'ere til start på en, i starten, kold og klar efterårs morgen og forholdene var næsten ideelle til årets sidste bane-kapsejlad i Øresund. Dog var vinden ikke tilstrækkelig til, at starten som planlagt kunne gå kl. 10, hvilket betød nogle timers venten på vinden.

Da starten endelig gik, var der tre danske både repræsenteret i et stærkt besat svensk felt, men især Lotus IV (der endda kun sejlede to mand) og Hønsetyven var opsat på at bide skeer med de hurtige svenske. Begge både fik nogle flotte placeringer på førstedagen, og med en smule held kunne det nemt være blevet til endnu bedre placeringer. Det var dog ikke overraskende Per Damsby og Robert Nifelt, der delte førstepladsen efter lørdagens sejladser.

Alt i alt blev lørdagen til en fantastisk sejldag, og humøret var højt, da der efter dagens sejladser blev serveret gule ærter, pandekager og punch i klubhuset. Denne ret kunne dog ikke mætte de sultne danske IF-sejlere og i samlet flok fortsatte aftenen derfor på det lokale pizzeria, og sidste stop var Lommas lokale sømands-kro.

Søndag havde vejret ændret sig gevaldigt, og der blæste en kraftig sydøsten vind på 8-12 m/s. Dette betød, at der var en del frafald på starten søndag. I alt var der 9 både til start, og Fight var eneste danske båd repræsenteret. Startlinien var lagt helt inde under land og startsignalerne blev signaleret fra dommertårnet på land. For Fights vedkommende blev sejladsen en speciel oplevelse, da en ellers god placering efter starten blev ødelagt af en enkelt tabt gast, som dog blev samlet op igen uden dramatik. Fight valg-

te i lighed med få andre både ikke at forsøge at sætte spileren på lænse-benet. De både, der valgte at sætte spiler, fik nogle rulleture af den anden verden, og selv de rutinerede svenskere havde store udfordringer med at håndtere spileren i den kraftige blæst.

I anden sejladssession lykkedes det Fight at holde alle mand ombord og endnu en

hård sejladssession endte med, at Per Damsby endnu engang cementerede sin suveræne position i Øresund med en afsluttende prik og en samlet førsteplads i stævnet. Alt i alt var det et rigtig godt stævne med gode baner, god deltagelse og hyggeligt samvær.

af Fight D-33

Klassregeländringar 2006

Av Marek Janiec, Tekniska Kommittén

Till årsmötet kommer det förslag till en del klassregeländringar, som medlemmarna ska ta ställning till. En av dem avser begränsning av antalet segel som man får ha ombord. Regeln är avsedd för att förenkla och förbilliga kappseglingen. Visserligen är det sant, att IF-båten kan seglas fortare, om man väljer en särskild genua för t.ex. lättvind. Men här gäller det entypssegling. Det blir hyfsat lika för alla, och besättningens skicklighet i att trimma segel kommer att bli mer avgörande.

En annan av de föreslagna regeländringarna är att spinnakerbommen ska mätas separat och i enlighet med Redskapsreglerna. Det föreslagna måttet är 2530 mm mellan spinnakerbommens ytterändar samt att man begränsar mastbeslagets projektion framåt till 55 mm. Ändringen syftar till att förenkla det för seglarna och för att man ska kunna beställa eller tillverka en spinnakerbom utan att ha tillgång till båten. Dessutom kommer man nu att kunna låna en spinnakerbom från en annan båt utan att riskera att den är för lång då man sätter den på sin egen båt.

Titta på medlemssidan för att se alla förslagen i sin helhet. I år gäller det att rösta för att fastställa de ändringar som föreslogs första gången förra året. För att kunna påverka besluten måste man rösta på årsmötet. IF-båtförbundet har ordnat det så bra för sina medlemmar, att man kan poströsta i bland annat frågor om klassregeländringar, så det finns inga egentliga hinder för någon att göra sin röst hörd.

Förutom ovanstående arbetar för närvarande Tekniska Kommittén med en omredigering av texten för att anpassa reglernas layout till den senaste mallen från ISAF. Detta innebär inga direkta klassregeländringar, men en del tolkningar av den gamla texten kommer att införas för att undvika missförstånd. Och det är i detta sammanhang inte att förglömma att vi har så kallade "förbjudande" klassregler. Det som inte är angivet som tillåtet är alltså förbjudet, så man kan inte naivt påstå att "det stod inget om detta" när man blir ifrågasatt i en mätkontroll.

Marek Janiec, Tekniska Kommittén

SM för debutanter



Att IF-SM 2005 skall gå i Marstrand, det visste vi redan 2004. Tanken på att vara med grodde i höstmörkret, så jag frågade min kollega och vän, Håkan Rapp, vad han tyckte om saken. Vi hade ju några tisdagsseglingar i ryggen. Märkligt att han var positiv till projektet med tanke på att vi inte hade seglat sen den gången det blåste 17 m/s i byarna och vi... IF-båten är starkare byggd än flertalet modernare båtar. Håkan var i alla fall med på taget, trots stundande bebis.

Per Holgersson, även han ett fynd på kontoret, hade gått seglarkurs under sommaren och var en given fördecksgäst. Han ställde upp med motiveringen att det kunde vara bra att lära sig båthantering i trånga utrymmen. Besättningen var klar. Segelstäl-

let från 1986 hade sett bättre dagar, det var också klart. Vi inledde vår satsning med kaffe och kakor på Bengt Johanssons loft och en ingående diskussion om den rutiga segeldukens eventuella fördelar. Håkan, som doktorerar på friktionsminskande ytstrukturer, hade en del tankar om detta, men att valet efter många om och men föll på en rutig genua var nog mest för det "raciga" utseendets skull.

Teambuilding

Den riktiga teambuildingen började på våren, när det var dags att skörda havstulpanerna. De små djuren äter ju sig in ganska djupt. Det tog ungefär 30 timmar av ryggtorterande våtslipning med 80-papper innan Håkan trodde att ytfriktionen kunde vara ok. Team Fira hade klarat den första provningen.

Redan i februari var alla träningspass ambitiöst inbokade fram till SM. Det blev signifikant mycket mindre tid på jobbet för att hinna sjösätta och komma ut och träna redan innan den första tisdagsseglingen. Ett par pass i

veckan gjorde vi nog i maj. Spinnaker, spinnaker och åter spinnaker. Okontrollerat kaos och rundningar 50 m nedanför märket blev så småningom till ett mera rutinartat dito, som i alla fall någorlunda följde banans sträckning. Olof Björland gav oss många goda råd, och tyckte också att vi skulle byta ut större delen av båtens fina originalutrustning, samt den av tidigare ägare ditsatta skorstensliknande genomföringen. Några snabbblås som faktiskt höll tamparna på plats fick det i alla fall bli. Det var ju trots allt SM.

DM i Marstrand var vår generalrepetition. Nu hade vi inte gamla segel att skylla på längre, men trots en fin placering på övre halvan var vi inte riktigt nöjda med båtarten. Vi tog de sista stegen för att göra Fira till en fullfjädrad racermaskin. Hängband sattes dit, spridarna klossades, onödigt jox togs bort, förutom skorstenen då. Fira var möjligen den enda båten som körde med 10 mm VHF-kabel upp till masttoppen under SM.

God tidsplanering

Så närmade sig dagen D. Håkan hade planerat med god framförhållning och fått en liten Maja redan i januari, men själv hade jag en krabat på gång med ETA den 1 juli. Moritz kom den 15:e. Det är tur att han har en så förstående mor, samt glada morföräldrar som gärna hjälpte till under SM-dagarna.

Det var inte utan viss bävan som vi angjorde IF-bryggan den 27:e juli. Vågorna utanför Marstrand var respektingivande och besättningens obeprövade sjöben kunde bli en avgörande faktor. Det visade sig dock att vädrets makter hade lugnare avsikter.

Dagarna på Marstrandsfjorden förflöt under stor spänning. Kanske var det besättningens manande om marginaler på layline, eller dess avhållsamma inställning till festande och alko-



hol. Kanske var det starterna, bra trim eller... Per hävdar fortfarande att vi hade tur. Det kanske han har rätt i, att komma på bättre halvan i varje segling var i alla fall högt över vårt mål att komma på den övre halvan totalt. Vi blev 10:a till slut, och vann det äro-

rika vandringspriset för bästa nykomlingar. Att Maja och Moritz är de bästa debutanterna i den totala sammanställningen råder det dock inget som helst tvivel om.

Carl Hägglund, IF-2411 "Fira"



SSIF seglingssäsongen 2005

SSIF är fortvarande på gång. Elva nya medlemmar har tillkommit under året, vilket gör att regionen inte tappar så mycket. Och verksamheten i Sundet är lika intensiv som innan. Även om en viss avmattning har inträtt och generationsväxlingen inte riktigt har tagit fart, kan IF-båten fortfarande benämnas vara "Sundets Entypsklass".

Förstädernas Bank Cup i Kastrup 21-22 maj

Regattan var den första i vårt Öresundsmästerskap. 12 båtar seglade regattan, varav 5 svenska båtar. Som vanligt seglades det ute på ett grundflak mellan Saltholm och Flakfortet, ett riktigt bra seglingsvatten med måttlig ström och sjö. Fem seglingar genomfördes under de två tävlingsdagarna. Förra årets suveräner, Team Damsby i SWE 2059 började säsongen i säker stil och vann överlägset före de två danska besättningarna Team Lerche i DEN 69 och Team Jessen i DEN 266. Övriga svenska deltagare placerade sig som 4,5, 6 och 8 och var i ordning Team Nifelt i SWE 3000, Team Larsson i SWE 1966, Team Janiec i SWE 829 och Team Winberg i SWE 1870.

Pokalseglingen i Lomma 28-29 maj

I år seglade vi en hel helgsegling med 5 utlysta delseglingar. Tävlingen genomfördes tillsammans med 6 J24-or. IF-båten blev största klass som vanligt eftersom sju svenska IF-båtar kom till start. Två av dem var från Limhamn, två från Lagunen och tre från hemmahamnen. Det blev en riktigt jämn kamp mellan Team Damsby i "Olifvia" från Lomma och Team Olsson i "Björnligan" från Limhamn. Båda dessa hade efter avdrag exakt samma serie, men Team Damsby vann sista seglingen och gick därmed segrande ur kampen. Övriga startande kom i ordning SWE 1966 från Lomma, SWE 3000 från Limhamn, SWE 829 från Lagunen, SWE 684 från Lagunen och SWE 3110 från Lomma.

Lagunen Vår Bansegling Cup 11-12 juni

Årets upplaga skulle även gälla som distriktsmästerskap för de svenska båtarna. När anmälningstiden gick ut hade det endast anmält sig 10 IF-båtar och 2 J80. Arrangören tyckte detta var för litet för att köra regattan. Eftersom denna även var en delsegling i vårt Öresundsmästerskap blev detta nu betydligt vingklippt.

Danskt mästerskap i Stege 29 juni-3 juli

Mästerskapet genomfördes på grundflaket i Stege Bukt inne i Bögeströmmen, vilket garanterade för strömfritt vatten och inga vågor alls, oberoende vindstyrka. Till viss del konkurrerade tävlingen med det svenska mästerskapet i Marstrand, så tävlingen blev inte så välbesökt av skåningar och västkustseglare. Endast fyra svenskar deltog, vilket var betydligt mindre än brukligt. Glädjande var däremot att 22 danska båtar ställde upp, vilket visar att klassen håller sina ställningar i Danmark.

Kampen stod denna gång mellan den danske lättvindsspecialisten Preben Lerche i DEN 69 och Martin Frids besättning i SWE 1404. Kampen var jämn i det sista. Före den sista delseglingen hade SWE 1404 seglat överlägset bäst med en 5-a som sämst, men DEN 69 hade en 12-a att välja bort, så man hade chansen att ta hem det hela ändå om man vann eller kom 2-a samtidigt som Fridh-gänget blev sämre än 5. Men trots att Team Fridh seglade bort sig totalt i sista racet, så lyckades det inte för DEN 69 att knyta ihop säcken. Team Fridh vann med en pinne tillgodo och med en bättre serie. Och fick som belöning tömma de 2 liter danskt fatöl som hölls upp i vandringspokalen "Elvy".

Dansk Sejlunions något nationalistiska inställning innebär att endast danska medborgare eller fast bosatta i Danmark kan bli danska mästare. Så Prebens besättning blev hyllade av de Danske, även om det fanns en båt före i prislistan. Övriga svenska båtar var SWE 1870, SWE 3000 och SWE 829 och placerade sig som 7, 8 och 11 i resultatlistan.

Svenska Mästerskapet i Marstrand 27-31 juli

Fem Skånebåtar hade tagit sig hela vägen upp till societetsseglarstaden. Fyra seglade till regattan tur och retur på egen köl och en körde trailer. För alla var det spännande att vara med en stund och andas luften av verklig seglarsocietet.

Tune-Up seglingen blåste bort i ordets rätta bemärkelse, eftersom det var mycket otydligt angivet var banan skulle ligga. Det hade blåst bra de närmaste dygnet, och på Marstrandsfjorden gick det stora vågor, vilket försvårade sökningen för alla de som inte hade lokalkännedom. Endast 2 båtar hittade fram till banan, vilket gjorde seglingen helt ointressant.

Regattan avlöpte i lättvindens tecken, och det blåste endast litet mera under den sista regattadagen. Vi seglade innerloop på en bana tillsammans med H-båtar och Drakar. Det innebar inga större bekymmer utom vid något enstaka tillfälle.

Tyvänn innebär ett arrangemang av denna typ att man inte får ett SM-arrangemang utan är en liten del av något annat, som är viktigare att "sälja" för arrangörsklubben, i detta fall begreppet "Marstrandsregattan". Och tyvärr, trots uppfattningen om sin egen förträfflighet har arrangören ännu inte lyckats få fram en resultatlista med samtliga besättningsmedlemmar angivna. Bäst av Skånebåtarna gick det för team "Björnligan" i SWE 1735, som kom på en hedrande fjärdeplats. Roberts SWE 3000 blev åtta och fick pris. De övriga tre startande Skånebåtarna, SWE 1966, SWE 2059 och SWE 829 fick placeringarna 12, 13 och 16.

Frem's IF-stevne 27-28 augusti

Regatta heter "Stevne" på danska, och till denna hade 11 båtar anmält sig. Trots att tävlingen var en delsegling i Öresundsmästerskapet hade endast 2 svenska båtar anmält sig, vilka var SWE 829 och SWE 2059. Det stora manfallet på den svenska sidan kan helt skyllas på brist på gästar. Denna gång seglade IF-båtarna tillsammans med båttypen "Grinde", som liknar en späckhuggare men är mycket



större. Grinde-båtarna var 9 till antalet, så även här var IF-båtarna ”flest på plan”.

Seglingarna genomfördes i ”springande” frånlandsvind i den alltid så spännande Svanemöllebukten. ”Vindspring” på danska betyder vindskift, och frånlandsvind från Köpenhamn betyder att vinden både varierat i riktning och styrka. Trots de alla vindskiftena lyckades det för SWE 2059 att vinna samtliga de 5 delseglingarna och man blev därmed suverän segrare i regattan. Kampen om de närmaste fyra placeringarna blev jämn. Charlotte Jessen med make och gast i DEN 266 lyckades bäst, och därefter klämde sig SWE 829 in på samma poäng som DEN 69 och DEN 228, men med en bättre serie.

Amager Cup i Kastrup 11-12 september

Tävlingen seglades på den vanliga fina banan mitt i Sundet mellan Flakfortet och Saltholm, där det ärr grunt och måttlig ström och sjö, även i friska vindförhållanden. I år ingick denna tävling inte i Öresundsmästerskapet, vilket innebar att starfältet blev mycket begränsat. Endast 7 IF-båtar hade anmält sig varav 3 var svenska båtar. Då en dansk båt uteblev, så seglade bara 6 på banan.

Kampen stod denna gång mellan

SWE 829, Den 135 och SWE 3000. Efter första dagens 3 seglingar ledde SWE 829, men dagen efter seglade SWE 3000 och DEN 135 bättre. Dessa 2 fick samma poäng till slut, men SWE 3000 vann på en bättre serie. SWE 829 kom trea, endast en poäng efter tätduon.

Distriktsmästerskapet i Lomma 17-18 september

Till slut lyckades det för oss att få ett distriktsmästerskap, om än vid slutet av säsongen. Lommaklubben ställde upp, och vi seglade samtidigt som klubben genomförde sitt eget mästerskap. Glädjande var att 9 svenska båtar kom till start och att ytterligare 3 danska hade hittat över trots att tävlingen inte kunde räknas i Öresundsmästerskapet.

Som tidigare under säsongen segrade Lommabåten SWE 2059 ”Olifvia” klart, och erövrade därmed sin första in-teckning i DM-titeln. Första årets segrare, SWE 3000 ”Cavatina II” kom på andra plats. På bronsplatsen kom hemmabåten SWE 1966 ”Maya Piraya”, endast en poäng efter SWE 3000.

Öresundsmästerskapet 2005

I årets Öresundsmästerskap ingick endast 2 danska seglingar, eftersom det

ordinarie distriktsmästerskapet i Lagen blev inställt. Suverän segrare blev återigen SWE 2059 ”Olifvia” från Lomma. Därefter följde de danska DEN 266 ”Koala” och DEN 69 ”Admiralinden”. Den enda svenska båten som orkade segla de två delregattorna var SWE 829 ”Ingela”, som kom på fjärdeplats.

Sundets kvällskappsegling

I Limhamn seglade team Björnligan i SWE 1735, följd av Team Nifelt i SWE 3000 och SWE 829. I Lomma segrade Anders Larsson i SWE 1966 ”Maya Piraya” följd av Gert Damsby i SWE 2059 ”Olifvia” Och i Råå knep Johan Winberg i SWE 1870 ”InFinit” segern före ”altmeistern” Bengt Friberg i sin SWE 180 ”Bolero”.

Nästa års Danska Mästerskap

Danska Mästerskapet 2006 kommer att seglas vecka 26, mellan den 28 juni till den 2 juli i Öresund, på den fina banan mellan Saltholm och Flakfortet. Så för den kappseglingssugne går det att starta i både det svenska och danska, även om det knappast går att segla från Sundet till Arkösund på några få dagar. Men det finns ju lånebåtar och lastbilar....

Marek i SWE 829 ”Ingela”



I förra numret av Medvind beskrevs hur vi bedrivit den mentala träningen, med olika föredragshållare, inför SM på vårt "hemnavatten" Marstrandsfjorden. Vi gjorde också seglingsmässiga förberedelser.

Två onsdagskvällar, mellan 18-22 och en söndag eftermiddag ägnade, i alla fall flera av oss, åt seglingsträning. Vi hade engagerat den kände, fd IF-seglaren Olof Björland för att hjälpa oss. Träningen bestod av en stor praktisk del och en mindre teoretisk. Den praktiska delen bestod av många korta "kappseglingar". Olof körde runt och gav tips om både taktik och trim. Den teoretiska delen bestod av en kort genomgång efter seglingarna, där vi gick igenom Olofs observationer. På söndagen hade vi även en genomgång mitt i den praktiska delen. Det kan konstateras att det var lyckat att lägga träningarna på kvällstid, eftersom det för de flesta är lättare att planera in än helgtid. Vid alla tillfällena rådde optimala förhållanden med varierande vindar och fint väder.

En annan uppladdningsaktivitet var att låta Rutgerson cup i Marstrand i juni, utgöra årets DM. Den visade sig bli en fin uppladdning med soligt väder, friska vindar på lördagen och lättvind på söndagen.

Att VIF inte fick någon SM-vinnare denna gång, sporrar oss bara att fortsätta med liknande aktiviteter nästa säsong. En god inspirationskälla kan vara alla de foton från årets SM, som vi har på 2 stycken CD. Kontakta någon i VIF:s styrelse om du önskar en kopia.

VIF-cupen 2005

VIF-cupen 2005 bestod av 8 delseglingar, inklusive SM. 6 av seglingarna genomfördes. Årets segrare blev Tomas Hurtig. Mikael Henrikson kom tvåa och Jonas Länje trea. Efter Tjörn runt och SM:et, samlade Rutgerson Cup och tillika DM, flest deltagare, 10 st.



Årets DM i Marstrand, vanns i stor stil av Mikael Henrikson med gästarna Linda och Per. Ingen kunde hota dem i de friska vindarna på lördagen, men även i lättvinden på söndagen, gick det bra.

Slutresultat i VIF-cupen 2005

Pl.	Segelnr	Rorsman	Poäng
1	2400	Tomas Hurtig	37
2	2377	Mikael Henrikson	34
3	3359	Jonas Länje	34
4	222	Anders Ewert	21
5	2404	Göran Ejdeling	20
6	3196	Anders Öfverman	17
7	1489	Peter Berg	16
8	2411	Carl Hägglund	14
9	2092	Kjell Johansson	14
10	696	Pelle Årman	12
11	1094	Bengt Cederblad	9
12	677	Alf Andersson	7
13	1461	Jonas Liljeström	7
14	2880	Tore Larsson	6
15	1552	Fredrik Hörnfelt	5
16	3313	Robert Brusberg	5
17	2605	Mats Andersson	5
18	1506	Bengt Anvenius	4
19	2455	Emil Palm	3
20	1888	Kalle Isaksson	3
21	95	Håkan Larsson	3
22	528	Fredrik Larsson	2
23	1859	Bengt Heiwall	2
24	3203	Pontus Wennerlund	2
25	3148	Anders Holm	2
26	2696	Anders Carlberg	2

Kappsegling i Stockholm 2005

Kappsegling i Stockholmsområdet med IF-båt samlar varje år ett troget gäng. De senaste åren har en viss förnyelse i klassen skett och länge trodde vi att en dessa "rookies" skulle ta hem spelet i Stockholms-cupen men till sist visade det sig att äldst också var bäst.

LIDINGÖ RUNT

Traditionsenligt så startade årets kappseglingssäsong med Lidingö Runt och det fanns 14 IF-båtar på linjen när startskottet small. I de inledningsvis lätta vindarna i solskenet kunde åskådarna på land se många omkastningar på banan innan 1767 "She" med Mats Bengtsson vid rodret gick i mål som första IF-båt före Yngve Carlsten i 1742 "Tyra".

ORNÖ RUNT

Lika traditionsenligt väntade sedan Ornö Runt, dessvärre med ett deltagarantal som i år inte var lika stort som tidigare. Vann IF-klassen gjorde Pontus & Anita Rosberg i 3302 "Apelsinen" och de kom även totalfemta i LYS av totalt 120 startande.

VIKINGAREGATTAN

När sommarvärmerna kom på allvar så var det dags för Vikingaregattan med DM. Sju IF-båtar kom till start i det vackra vädret och nu var det dags för en nykomling att visa framfötterna. Efter de två fjärde- och tredjeplatserna i Lidingö respektive Ornö Runt så vann David Pettersson i sin nyinköpta 2295 "Hajen". Den ståtliga DM-bucklan vanns däremot av familjen Roger, Linnéa och Lilian Grönwall i 1302 "Minni

Haha" eftersom David seglar för Uppsala-klubben ESK. När IF-seglarna samlades för After-Sail och grillning på Ekholmens berg så konstaterade vi att hälften av IF-seglarna var kvinnor. Något ganska unikt i den traditionellt gubbiga seglingsporten.

GÄDDIS

Efter sommar och semestersegling besöktes Gäddisregattan som även detta år bjöd på ett strålande arrangemang med väl genomförda seglingar och en fantastisk trevlig regattamiddag på kvällen. Utan att överdriva så var IF-klassen välrepresenterad på dansgolvet, i baren och med glada tillrop, "Ååååååh...IF!" hördes fler än en gång under kvällen.... Resultaten? Klassen vanns av danskungen David Pettersson med sin välsjungande besättning. Lilla Ella Angéus, 5 månader, gjorde en storställd debut på distansseglingen tryggt i famnen hos pappa Fredrik Sörén och mamma Karin i 1880 "Berta med vinden". De seglade ifrån alla till dess att det var dags för läns. Det där med spinnaker var tyvärr lite väl avancerat för lilla Ella. Det annars mest uppseendeväckande var den sedvanliga kampen invid Finlandsfärjan "Seawind"s väldiga, läande styrbordssida. Ett ständigt återkommande actionfyllt inslag på söndagens distanssegling.

GETFOTEN

Helgen efter Gäddisregattan gick Getfotsregattan av stapeln. Kanske de mest klassiska av alla ingående deltävlingarna i IF-Cupen. Deras kräftskaiva med tillhörande femkamp på lördagskvällen har de flesta av oss trevliga minnen ifrån (om än på vissa håll något diffusa). Som vanligt var det fyra raska seglingar på lördagen och två på söndagen. De korta seglingarna utan spinnaker på Askrikefjärden är perfek-

ta seglingar för nybörjare som vill prova på att kappsegla. Vann gjorde Rune Lagerqvist i sin 1825, "Fei Yen" före nestorn Yngve Carlsten i 1742 "Tyra". På kvällen spreds sedan teorier om gästen Tiina Anderssons stora betydelse för goda resultat i klassen (som till denna regatta övergivit Yngve för att segla med Rune).

RUNT LIDINGÖ OCH HÖSTRASTA

Runt Lidingö i september lockade endast 6 IF-båtar och vann gjorde Pontus Rosberg i "Apelsinen" med David Pettersson på andra plats. Resultatet gjorde att det såg spännande ut inför avslutande Höstrasta om vem som skulle ta hem totalsegern, David P eller Yngve C. Tyvärr ställde en sällsynt smittsam höstförkylning till det och inte en enda IF kom till start i den klassiska säsongsavslutningen på Rastaholm. Yngve blev således mästare "i kavaj" med sina 87 poäng i en jämn slutställning, vilket torde sporra oss andra ännu mer inför nästa säsong när SM också är på närmare håll.

Nästa år är det som sagt SM i Arkösund i början av juli så vi hyser gott hopp om att det ska bli ännu fler IF-båtar på kappseglingarna i Stockholm nästa år när formen skall finslipas. De senaste åren har vi fått flera nya seglare i klassen, som gästar eller med egen båt. Du som har lust, ta chansen att vara med och kappsegla. Det finns alltid plats för en gäst eller en båt till och vi har fantastisk kul på och utanför bannorna. Läs mer och se bilder på: www.oif.ifboat.org

*Kristian Halse
SWE-3083, "Bebben"*

Seglingssemester på riktigt.

Jag brukar ofta hävda att båtlivet till stor del består av logistik. Det gäller att ha de tre B:na - båt, besättning och barnvakter - på rätt ställe och i rätt tid. Ibland kan man misslyckas ändå.

Sommaren var som allra hetast en måndag när vi skulle åka ut på den efterlängtdade semesterseglingen. Båten var lastad med uppskattningsvis 300 kg mer eller mindre nödvändig utrustning, besättningen inkluderade barnen och vi var alla ivriga att komma ut. Kvällsbriren var näst intill obefintlig efter en av de där osannolikt varma dagarna, så vi startade motorn och satte kurs mot Getfoten. Efter bara ett par minuter hördes kaptens muttranden.

- F-n vad det ryker om motorn!

Det tog inte lång tid att konstatera att något var riktigt fel med den gamla trogna järngenuan. Den hade intagit en blåaktig ton högst upp på riggen, och röken som steg från den vid ett startförsök, hade färg och konsistens som avgaserna från de baltiska långtradarna som lämnar Värthamnen. Inte bra.

Vill ni ha skjuts

- Vilken tur att vi inte hunnit längre, försökte jag med ett krystat leende.

Försök själva att pedagogiskt förklara för en åttaåring och en tvååring varför motorn stannat och vi vänder om när vi nu skulle åka båt, mysigt. Det krystade berodde bara delvis på den spända stämningen ombord, en del av förklaringen inser alla som paddlat en fullastad IF i lätt men klockren motvind. Var nu den kom ifrån.

Som om inte situationen var nog pinsam ändå, kom det en kanadensare glidande från hamnen.

- Vill ni ha skjuts?

Med tre paddelkrafters hjälp återvände vi till bryggan. Blixtar från klar himmel har man ju hört talas om, men här var det ett rejält åskmoln som la till, mitt i det fantastiska vädret. Trots tips och glada tillrop från båtgrannar, var det bara att lägga ned tanken på att få igång motorn den kvällen. En telefonsvarare gav besked om närmaste icke semesterstängda firmas öppettider dagen därpå.

Vi tillbringade natten förtöjda vid C-bryggan, och det är väl en av de mer ospännande hamnar vi övernattat vid. Förutom den tropiska värmen och tankar på den krånglande motorn, stördes nattsömnerna av nattvakternas ronder på bryggan.

Hela dagen därpå gick i motorns tecken. Den och skepparn åkte fram och tillbaka i bil (utan AC eller annan komfort), medan jag och barnen plaskade vid stranden som tack och lov finns precis bredvid båtklubben. Båten var som en bastu i solen, och försöken att få ordning på det trilskande kylsystemet till utombordaren underlättades inte heller av hettan. Förhoppningen att det bara var att byta impeller, grusades ganska omgående, och fram på eftermiddagen gav vi upp. Motorn lastades av, liksom trycktanken. Det är väl en segelbåt vi har, eller?!

Ett dygn senare än planerat kom vi iväg.

Bogsering

Vi kappseglar ju en del, så det är ingen ovanlig situation att segla in och ut ur ganska trånga hamnar. Det var bara vid ett par tillfällen vi egentligen fick bekymmer, ibland på oväntat sätt. Vi låg en natt på Lökholmen, samtidigt som det var Sandhamnsregattan med SM för Folkbåtar. Efter en natt vid en absolut smockfull brygga, skulle vi ut genom det trånga sundet med en sådär 8-10 m/s rakt mot. Inte läge att paddla, så vi tog bogsering ut, vilket vi hade räknat med att göra. Det vi inte hade räknat med, var att vår hjälpare skulle dundra på i god fart med oss på släp, rakt in bland de frustrerade folks-seglarna, vars bryggplatser blivit upptagna under dagens segling. Några halsbrytande ögonblick och halvkvädda svordomar senare var vi i alla fall förbi och kunde påbörja en höjdarsegling med all den tidigare så jobbiga vinden i ryggen. Medvind är underbart!

En annan riktigt miserabel natt fick vi i Furusund, men inte heller det berodde på att vi saknade motor. Där hade vi gått in för att bunkra mat i Norrtälje, och låg förtöjda i skvalpet från Finlandsbåtarna. Hur många finns det, egentligen?

Det var ganska blåsigt, men som vanligt fanns det gott om stora båtgrannar att få lä av, så vi hade bomtältet uppe. Det är vår räddning på semestrarna, det där tältet. Stort, egentligen sytt för en Express, och inte vidare vackert, men ack så bra. Just den här natten, vaknade jag dock till av att båten liksom krängde ner, och muttrade sömndrucket till den käre maken

- Bomtältet, hm, vi kanske borde ta ned det.

Alla ni män som umgås med kvinnor vet (eller borde veta) att det betyder: Gå genast upp och ta ned tältet, jag tänker då inte göra det!

Det blev emellertid inte läge att diskutera lingvistiska förvecklingar, för i

nästa stund dunkade vi bredsidan med full kraft mot båtgrannen. Och så mot den andra, upp på bryggan och tillbaka mot den första igen. Klockan var kvart i fem på morgonen, och jag har haft mildare uppvakningar. Barnen skrek, folk i de andra båtarna ropade och alla undrade vad som hänt. Att det var stora - gigantiska - svallvågor var klart, men vad som orsakat dem var det ingen som visste då. Det gick dock snabbt att konstatera att vår Windex var borta, stävskenan krokig och båtgrannarna hade en hel del orange gelcoat på sina vita fribord. Senare efterforskningar har visat att det var ett 240 meter långt kryssningsfartyg som var på väg in till Stockholm. Tack för det!

Anpassning

Förutom att vi fick anpassa etapperna extra noga till väder och vind, var det egentligen bara en gång vi saknade motorn ur säkerhetssynpunkt. I övrigt blev det hela mer och mer en "grej" under resans gång, något som blev extra påtagligt i jämförelse med många av de flytande villor som glider runt. En familj som var ute med sina två barn, funderade till exempel på att byta till något bekvämare medan barnen var små. De hade en X102.

Ett annat tidens tecken är att allt fler har rejäla gummijollar med rejäla motorer. Sonen har väl aldrig åkt så mycket för motor någon sommar som han har gjort i år, trots att vi själva inte gjorde av med en droppe av den rekorddyra bensinen. Vi andra kanske har hållpunkter i skärgården av typen "där vi såg Beatrice Aurore" eller "där det finns vattentoa". Åttaåringen refererar till motorstorlekarna på gummibåtarna. "Där han hade en två-komma-tre-hästare" (inte mycket att komma med) eller "han som hade en åtta-hästare" (släng er i väggen, ni andra!)

Två erfarenheter rikare kom vi in till hemmahamnen efter tre och en halv vecka utan motor. För det första är det bra att serva motorn ibland, särskilt att byta impeller något oftare än man byter regnställsbyxor. För det andra går det faktiskt alldeles utmärkt att vara utan, om den av någon anledning ändå inte fungerar. I alla fall i en IF.

Anita Rosberg
3352 Apelsinen

FOCKENS EFFEKTIVITET

Hur kan en fock som är mindre än 70% av genuans yta driva båten lika fort på kryss?

Den frågan får jag ibland av seglare som nöjda upptäcker att den fock som skaffade för att få en enklare hantering även gjorde båten snabbare på kryss. Det korta svaret lyder: Spalteffekt.

Låt oss utveckla begreppet. Spalteffekt är benämningen på den vindhastighetsökning som uppkommer på storseglets läsida när vinden trängs ihop mellan för- och storsegel. När vinden strömmar snabbare ökar skillnaden mellan undertrycket på läsidan och övertrycket på lovartsidan. Seglens lyftkraft ökar.

Borde då inte en genua ge en bättre spalteffekt eftersom den överlappar mer? En större överlapp ger i och för sig möjlighet till bättre spaltverkan men det gäller att genuan kan skotas tillräckligt nära storseglet. På många båtar begränsas detta av riggen. Eftersom genuan skotas utanför vanten blir spalten stor och spalteffekten blir lidande. En fock, självslående eller vanlig, har inte genuans begränsning eftersom fockens akterlik kommer fram-

för vant och spridare. För fockarna är det istället skotpunktens placering som avgör. Standardskotpunkten på IF-båten sitter tyvärr lite långt bordvarts. Om man istället flyttar in skotskenan ända till ruffsargen, eller skaffar en självslående skena enligt Bertils artikel, får man möjlighet att skota focken tillräckligt nära storen för att det ska bli fart på spalteffekten.

Det är alltså fockens möjlighet att ”stänga” spalten som gör att den är så effektiv. Med skotpunkten långt in kan seglet också skotas med lite runda i underliket vilket gör att det hänger med bra även i lätta vinklar.

Finns det då inga nackdelar med fock istället för genua? Jo, det är fortfarande snabbare med genua på kryss upp till en viss vindstyrka. Det är också mer effektivt med genuan när vi seglar lite lägre än bidevind. Då kommer ju storseglet ner och täpper till spalten. Det kan också, speciellt vid kappsegling, framstå som lite fejt att använda fock. Statusen vid aftersail-puben kan bli lidande.

Sammantaget är det dock mycket som talar för focken. Framförallt är det lättheten i manövrarna och den bättre sikten. Genom att frånga klassreglerna och göra förliket maximalt ökar man effektiviteten ytterligare. Det gäller dock att kontrollera vilka regler som gäller när du ska kappsegla. IF-båten seglar på sitt LYS-tal endast om den följer klassregeln. Specialfockar kräver, vad jag förstår, ett individuellt LYS-mätbrev.

Björn Österberg
bjorn@od.northsails.com

Björn Österberg är segelmakare på North Sails i Stockholm. Han seglade sitt första SM med familjens IF redan som 15-åring 1976.

ENSAMSEGLARENS DRÖM – EN SJÄLVSLÄENDE FOCK

Då jag deltog vid OIF:s möte hösten 2004 på North Sails framkom att man sytt ett försökssegel till en IF, en självslående fock, som Ragnar Jalakas i Uppsala innehar. Jag tog kontakt med Ragnar som visade hur infästningen på båten konstruerats, och även Björn Österberg på North Sails och beställde en självslående fock. Jag har nu testat i såväl lätta som riktigt tuffa vindar i Stockholms skärgård under denna sommar. Jag har även deltagit i flera klubbseglingar där seglet visat sig mycket dragvilligt.

Det är helt underbart när man är ensam i båten, att kunna göra oerhört snabba slag utan att tappa tempo, vilket man gör när förseglet skall dras runt, och man tvingas att släppa rorkulten när det är som mest kritiskt. Bekvämligheten och nöjet med en självslående fock är enormt.

HÖGT I VIND

Båten visar sig kunna gå högre i vind på kryssbogar, jämfört mot segling med genua. På undanvindar är däremot ett stort försegel något snabbare. Här ger den större arean vinst. Som alla vet så är man ju allt som oftast beroende av goda kryssegenskaper. När man skall hem eller bort och träffa sina seglarvänner, och vill skynnda på, då blåser det motvind. (Det är en naturlag – lagen om alltings jävlighet).

BRA JOBB

North Sails har gjort ett toppenjobb. Denna fock har en area på 9,6 m². Standardfocken ligger på ca 10 m². Underliket på nya focken är något kortare, men förliket har man gjort längre, och det skall passas av till den exakta förstagslängden. Mitt förstags är 8,35 m. Konstruktionen byg-

ger på att en skotskena placeras på en böjd balk. Balken placeras uppe på rufftaket, bakom förluckan, så nära masten som möj-



nertaket på insidan av förluckan.

PRIORITET

Jag har för min del inte prioriterat att båten snabbt skall konverteras om till tävlingssegling, men tänkt på att fötterna är starkt förankrade i rufftaket, då det blir stark påkänning när vinden friskar i. Balken kan jag demontera mycket snabbt, men de rostfria fötterna föredrar jag att ha kvar vid tävlingssegling. Ragnar Jalakas i Uppsala har däremot gjort ett smart fäste som gör att även fötterna kan snabbt demonteras.

Jag har fått stort gensvar på mitt inlägg på IF-sajten om själv-

slående fock, och flera intressenter har besökt mig och provseglat denna sommar. Troligen kommer fler IF-seglare att ta upp denna enkla lösning som gör seglingen både roligare och bekvämare.

Du som vill kan ta kontakt på min e-mail: bertil.norberg@telia.com, eller ta kontakt med Björn Österberg på North Sails i Stockholm.

Bertil Norberg IF 2152

Bottenhavets If-båtklubb

Sommarens seglingar är över. Båtarna är uppe på landbacken, höstrustade och täckta. Blickar man tillbaka på seglingarna från i somras så kan man konstatera att aktiviteterna avtagit en del. Kappseglandet i IF-båtklassen här uppe i norr har inte mönsterrat lika många seglare som tidigare. I Örnsköldsvik (ÖSS) som tidigare under många år, var de mest aktiva IF-seglarna på norrlandskusten har man tappat en hel del kappseglande båtar. Härnösand (HSS) har idag nio stycken IF-båtar. Av dessa kappseglar åtta. Trots detta så har färre deltagit än tidigare. Vad vi märker här i Härnösand är att kappseglandet, totalt sett, är inne i en stor kris. Inom LYS-klassen har deltagande sjunkit så mycket att man inte har kunna komma till start i vissa tävlingar.

Vad kan vi göra för att få igång kappseglandet som det var tidigare, alltså tiden före 1990. Jag tror att det är viktigt att vi kappseglare träffas även på vintern, kamratskapet och kappseglingssintresset måste hållas vid liv även under denna årstid. Att träffas på vinterkvällarna, under trivsamma former och diskutera sommarens tävlingar, varför det gick som det gjorde och vad man kan göra för att det skall gå ännu bättre.

Vid träffarna kan också frågor om taktik och strategi tas upp. Kappseglingens regler är också viktiga att repetera. Filmer från sommarens seglingar och filmer som visar hur man trimmar sina segel är alltid roligt att titta på och njuta av.

Jag tror också att det är viktigt att skapa goda relationer till massmedia. Vi måste synas i lokalpressen, gärna med färgbilder, för att locka till att prova det här med att segla och kappsegla.

Har vi möjlighet att lägga någon del av banan in mot tätorten, så att så många som möjligt ser vad vi gör så kan det locka någon att prova på. Jag tror även att gastfrågan måste lösas innan seglingssäsongen börjar. Gastarna skall givetvis vara med under vinterkvällarna så gastfrågan bör vara löst redan under senhösten. Det är också viktigt att planera sommarens seglingar tillsammans med gastarna, så fort kappseglingssprogrammet kommer ut. Att planera i god tid underlättar för alla i besättningen att vara med på sommarens seglingar. Det vore önskvärt att några eldsjälur, på varje ort där det

HSS har som vanligt arrangerat klasstävlingar för IF-båtar och LYS för övriga båtar men med betydligt färre deltagare än tidigare år. Klubbmästerskapet för IF-båt blev en mycket jämn kamp mellan Christer Westman SWE 709, Hans Gilliusson SWE 3082 och John Hallin SWE 3286. Christer drog det längsta strået.

Sundsvalls segelsällskap SSS som hade många framgångsrika och duktiga IF-seglare på 70- och 80-talet har idag få kappseglande IF-båtar. Vi hoppas att SSS kommer tillbaka i IF-båtklassen.

Jag hoppas och tror att IF-båten här



finns IF-båtar, försöker samla IF-seglare till vinterträffar enligt ovan. Man kan naturligtvis utforma programmet som man själv önskar.

Går vi tillbaka till sommarens kappseglingar så ser vi att ÖSS inte har seglat klass för IF-båt i år. Däremot har IF-båtar ställt upp på Lys-tävlingar, det är ju trots allt viktigast att IF-arna kommer till start för att hålla igång klassen. ÖSS har kört företagssegling med IF-båtar under sommaren och det har uppskattats mycket av deltagarna. Förhoppningarna är att IF-båten i framtiden kommer igång med klasstävlingar i Örnsköldsvik.

i norr har stora möjligheter att komma tillbaka och öka antalet IF-båtar på kappseglingssbanorna. IF-båten ligger rätt i pris, är billig att utrusta och en mycket trygg och sjövärdig båt. Lägg därtill att den är lättseglad och därigenom en bra nybörjarbåt, så finns det all anledning att vara optimistisk inför framtiden

Vinden är fri

Hans Gilliusson SWE 3082

**BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning återsändes försändelsen med
nya adressen på
baksidan (ej adressidan)

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
Järpvägen 37 A
765 53 Uppsala

B FÖRENINGSS-
BREV

