

F MEDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubbs medlemstidning • Nr 4 2006



Läs om:

Et Færderdrama

Tjörn Runt,
en avskryvd segling

Vad händer
under ytan

Svenska IF-båtförbundet 2006

Kansliadress och kontakter

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

c/o Marek Janiec
S:t Laurentiig 10 A
222 21 Lund
Tel 046-14 49 57
e-post: marek@janiec.se

ORDFÖRANDE OCH LEDAMOT FRÅN SSIF

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

VICE ORDFÖRANDE

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

SEKRETERARE OCH LEDAMOT FRÅN BIF

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

KASSÖR

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

LEDAMOT FRÅN OIF

Rune Lagerqvist
Villavägen 31 B
191 46 Sollentuna
Tel: 08-96 36 16
e-post: ordforande@oif.ifboat.org

LEDAMOT FRÅN VIF

Alf Andersson
Oxelgatan 10
426 77 V Frölunda
Tel: 031-29 19 71
e-post: alf.andersson@gothnet.nu

TEKNISK ANSVARIG

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

REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds
Järnbrottsgatan 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

Övriga IF-båtförbund

DANMARK

Jeppe Parving
Sankt Anne Gade 34, 4 t.v.
DK-2100 København Ø
Tel: +45 35 37 09 12
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 +49-30 47 86 56 61
e-post: obmann@if-boot.de

HOLLAND

Frank Jurgens
Westeinde 12
NL-2275 AD Voorburg
Tel +31-30 288 96 45
e-post: voorzitter@marieholmvereniging.nl

ENGLAND

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

Innehåll

Ordföranden har ordet.....	3	Nordiska mästerskapen 2006	11
Ett bra motorfäste.....	3	Tjörn Runt.....	12
Formannen har ordet.....	4	Jobbansökan inför SM	13
Nye medlemmer.....	4	Sommarsegling i Scotland	14
Ett Færderdrama.....	5	SM 2006 – den varma sommaren	16
IF-serien 2006	5	BIF	17
Færderregattaen 2006.....	6	Vad händer under ytan	18
SSIF:s.....	7	Gastfacket informerar	19
Danskt mästerskap 2006	9		

Manusstopp 28/3 2007

Ordföranden har ordet



Vi kan se tillbaka till en underbar sommar. På vissa ställen i landet har det inte varit så fint och so- ligt sedan uppåt 100 år tillbaka.

Trots dessa yttre

goda förutsättningar att bedriva segel- sport verkar intresset för segling all- mer minska i vårt avlånga land. Detta är en trend som har pågått i många år, men vår ögonsten IF-båten verkar inte ha varit särskilt mycket drabbad förrän de senaste åren.

Vi är ett mycket stort förbund med drygt 660 medlemmar, men medlems- antalet har minskat med ungefär 60 sedan förra räkningen. Fortfarande är förbundets likviditet mycket god och för ekonomin råder ingen oro, efter- som utgifterna väl balanseras av in- komsterna och vår kassa tål ytterliga- re medlemsminskning. Det är fortfa-

rande hyfsat många startande på våra större kappseglingar, och vårt diskus- sionsforum på hemsidan är välbesökt. Men det har aldrig tidigare varit så många båtar till salu. Det speglar tyd- ligt att intresset för segling har mins- kat och att många IF-båtagare, som kanske ändå inte har använt sin båt på länge, till slut har bestämt sig för att sälja.

Men IF-båten har trots allt myck- et bättre förutsättningar att överleva än många andra klasser. Den är fortfaran- de en av de mest populära segelbåtar- na i hela Norden. Den är robust byggd, så det finns goda förutsättningar för varje "individ" att kunna leva länge. Våra strikta klassregler har inneburit att alla båtar oberoende årsmodell är lika konkurrenskraftiga på banan. Det finns cirka 1900 båtar i Sverige, vilket även i framtiden borgar för en god till- gång på IF-båtar för den hugade spe- kulanten.

Allt detta utgör ett stabilt underlag för klassen och dess överlevnad. IF-bå-

ten har blivit klassisk och kommer all- tid att vara beundrad jämfört med nya båttyper för sin robusthet, sjövärdig- het och fina seglingsegenskaper. Men för att vi ska kunna gå framtiden till- mötes, krävs det också ett starkt klass- förbund. Den nuvarande ledningen har suttit länge och behöver snart förnyas och förnygras. Det krävs att en ny ge- nerationen seglare tar vid och styr den stolta IF-skutan vidare in i framtiden. För utan ett klassförbund kommer all den samlade tekniska kunskapen om båten att försvinna, förmodligen även dess SM-status och goda rykte, båten kommer att "degraderas" till en vanlig båttyp i LYS- tabellen. Det är inte den framtiden vi önskar oss.

Så om du känner för din IF-båt och för förbundet och vill kunna påverka dess framtid är vi mycket tacksamma för din hjälp.

Marek, SWE 829 "Ingela"

ETT BRA MOTORFÄSTE

De flesta IF-båtar i Sverige har en utombordare hängande på akterspegeln. Det alla vanligaste fästet är en konstruktion där en fjäder hjälper till att lyfta upp motorn en bit ur vattnet. Jag har alltid tyckt att konstruktionen ser väldigt ostadig ut, och motorn hänger så långt akterut att den hamnar i häckvågen när man seglar fort. När man ska lyfta av respektive på motorn ska man balansera med motorn utanför akterspegeln i en föga ergonomisk ställning! För oss som kappseglar kan det handla om många av- och pålyftningar per år...

Så min kära IF Svea, som jag seglat sen dess första sjösättning 1975 har aldrig haft annat motorfäste än original-motorbrunnen, där jag stoppat ner motorn när det blivit stiltje. Fast jag har under många år funderat på det där med motorfäste på akterspegeln. När så ett allvarligt armbrott drabbade mig föregående försommar, bestämde jag mig för att skaffa ett sådant där dyrt motorfäste som Folkbåtarna har (och några få IF-båtar, bland annat IF 3196). Det säljs av Folkebådcentralen i Danmark, och även av Viking Yachting i Göteborg. Priset var drygt 5 000 kronor, det vill säga tre till fyra gånger högre än det vanliga fästet. Men jag måste säga att det är värt det!

Fästet monteras på akterdäcket med fyra specialskravar, så att det lätt kan monteras bort helt och hållet. Det blir inga hål i akterspegeln. Motorn skruvas fast på en släde som leds in i skenorna på akterdäck, inget balanserande utanför båten! Sedan skjuts släden akterut och neråt utanför akterspegeln. För att lyfta motorn ur vattnet, när den inte används, finns en specialtalja med sådan utväxling att det är lätt att dra upp motorn när man står i sittbrunnen. Innan man monterar fästet är det viktigt att pröva med motorn på, så att det kommer rätt i förhållande till roder, häckstag, akterluckan och akterförtöjningen. Och tänk på att det inte alls behöver sitta rakt i båtens längdriktning.

Efter att nu ha använt detta motorfäste under en och en halv säsong är jag helnöjd. Det har motsvarat mina förväntningar fullt ut. Enda felet är att det kunde ha varit något längre, så att motorn kom längre ner i vattnet. Det är ju gjort för en Nordisk Folkbåt, som är lite lägre i akterspegeln. Men det fungerar bra ändå. Största felet är priset, idag 444 euro exklusive moms på Folkebådcentralens hemsida. En svensk smed kanske kunde konkurrera?

Göran Ejdeling, IF 2404 Svea



Formannen har ordet...

IF'en gikk som vanlig på land siste helg i september. Mot normalt har det ikke vært kjølige dager eller sterke vinder som fremkaller høstfølelsen. Året før ble siste IF-serieseilas avsluttet med avlysning og 25 m/s vind. I år ble siste seilas avlyst pga. av vindstille. Om noen trakk et lettelsens sukk over avlysningen vet bare den enkelte, men for den som leser resultatlistene kan jo selv trekke sine slutninger.

Etter noen sesonger med lett presenning av dårlig kvalitet er det investert i en tyngrer presenning som skal holde lenger og holde seg glatt og fin så snøen enkelt sklir av. Seilene er levert inn til seilmaker for overhaling og lagt på loftet klar til ny sesong. Så er tiden kommet for en kort oppsummering og retting av blikket fremover mot nye aktiviteter.

For Norsk IF-Båt Klubb har denne sesongen betydd en liten elektronisk revolusjon. Vi har i større grad basert oss på bruk av epost og hjemmesiden www.ifklubben.no som kommunikasjonskanal. Styret har så langt ikke mottatt klager på at dette ikke har fungert og vi vil videreutvikle denne kommunikasjonskanalen videre. Det er viktig at medlemmene huske på å oppdatere endringer i epost-adresse-

ne sine så de fortsetter å få epost. En annen tjeneste som er blitt etablert er muligheten for interesserte å sette seg på mailingliste og derved få muligheten til å følge med på hva som skjer. De som først og fremst kan ha nytte av dette er mannskap (skippere – varsle deres mannskap om dette), familimedlemmer, båtjournalister og leverandører til IF'en. I tillegg til at vi reduserer våre distribusjonskostnader gir e-posten oss helt nye måter for styret til å følge opp medlemmer og aktiviteter.

Flere skipperer klager på at det er vanskelig å få tak i mannskap. Jeg oppfordrer de som leter etter mannskap og de som ønsker å seile som mannskap å legge seg inn i mannskapsbanken på våre hjemmesider. Sjekk også ut tilsvarende tilbud i deres respektive seilforeninger. Kjøp og salg annonser begynner å ta seg opp – jeg håper alle regelmessig tar en titt innom for å se etter interessante tilbud eller legge ut utstyr som det ikke lenger er behov for.

Ellers har de fleste fått med seg at IF-klassens ”grand, old man”, Kristian Hansen, har solgt sin kjære Dukke-Lise og konsentrerer sin videre innsats for seilporten i KNS forenings regi.



Kristian har fått sin velfortjente omtale i flere seilblad og reportasjer og vil bare benytte anledningen til å takke Kristian på vegne av alle norske IF-seilere for de mange hyggelige stundene og spennende dystene vi har hatt på fjorden.

Styret noterte seg en begrenset deltakelse på vinterens klubbaktiviteter, men deltakelsen på sommerens seilaser har vært meget bra. Over 30 båter i Færder'n, begrenset ekstrainsats av styret for å få med kritisk masse i NM og med nesten ny rekord i deltakende IF'er i Kongens Serieseilaser (11 båter) gjør at vi kan se mot neste sesong med store forventninger.

Igen ser vi at det er mange båter som kan vinne. Færder'n, NM, IF-serien og rankingen hadde alle forskjellige vinnere. Videre begynner det å bli tydelig at det spirer og gror bak de garvede IF-seilerne. Og det er ikke tilfeldig, de som er mest på vannet og seiler kommer seg også oppover på resultatlisten. Så reserver onsdagene i almanakken allerede nå for neste seil-sesong.

Vi fikk igjen besøk av våre svenske venner til NM. Anders Ewert var som vanlig frempå og fikk sitt 5 Norgesmesterskap med hjem. Göran Ejdeling debuterte i Oslofjorden og hevdet seg også godt med en flott 4 plass. Da vil jeg bare oppfordre til norske seilere om å reise på tokt til våre naboland og gjøre likedan. Husk at det også er mulighet for reisestøtte fra klubben.

En riktig trivelig og aktiv opplags-sesong ønskes dere alle.

*Med seilerhilsen
Trond Aasland*

Nye medlemmer

Siden sist har IF-klubben fått 16 nye medlemmer og seilere.

Vi ønsker alle hjertelig velkomne og håper å se dere på IF-klubbens arrangementer fremover.

BåtNr	Navn	Poststed
N-132	Waymel, Eric	Oslo
N-016	Uchermann, Mats Larsson	Oslo
	Jonsson, Lotta	Hvalstad
	Ihlen, Karoline	Oslo
	Ustad, Trine	Oslo
N-215	Fjellbirkeland; Sjur	Oslo
N-061	Skarsgård, Lars Christian	Oslo
	Øyvind Otterstad	Husøysund
N-141	Berntsen, Sofie	Oslo
N-211	Johansen, Trond	Oslo
	Haakonsen, Lars Henrik	Sarpsborg
	Arnarsdottir, Asta	Oslo
N-048	Mee, Monica	Oslo
	Hanssen, Gaute	Nesoddtangen
N-216	Hauge, Thomas	Nesøya
N-090	Vasholmen, Frode	Snarøya

Et Færderdrama

9. juni 2006 ca kl 17.30.

IF NOR-128 Madeleine med skipper Robert og fokkeslask Gunnar cruiser ut mot Drøbaksundet for styrbord halser i klar ledelse i IF-klassen, klassen som er som en eneste stor samling av tidligere eliteseilere (fokkeslaskens standardutsagn til omverdenen etter enhver seilas med Skippærn). Vi hadde vel på dette tidspunktet 6-7 sekundmeters bris.

Seilasen hadde gått bra, etter en litt middelmådig start fikk vi god båtfart og Skippærn traff bra med et par småstrategiske geniale veivalg. Utpå ettermiddagen var ledelsen så stor at vi ikke hadde kontakt akterover til båt nummer to, hvilket kan skyldes enten at vi hadde stor ledelse eller at alderen gjør sitt med synsvidden til besetningen. Vi hadde vært relativt konservative ved mulige konfliktsituasjoner, og synes vi var skikkelig i flytsonen. Helt til...

Mot oss fra babord

Vi ser begge NOR-167 ArWen, 11 MOD komme mot oss fra babord. Innet var dramatisk, det var jo sett fra vår side en klar styrbord-situasjon. Vi hadde øyekontakt med en mann på deres

styrbord ripe, vi ropte "styrbord" og ventet bare på at ArWen skulle skifte kurs som et tegn på at hun ville gå bak. Vi ventet...ropte igjen...og ventet.. sekund etter sekund... sekundene var jo ikke mange, men alt blir jo litt sånn sakte film i slike situasjoner.

Jeg så engstelig bort på Skippærn. Det gikk opp for oss samtidig, ArWen hadde ikke tenkt til å vike, uvisst av hvilken grunn. I et siste forsøk på å unngå sammenstøtet vrenget Skippærn mot le, for sent. Hvis ArWen hadde holdt kursen kunne dette muligens gått, men nei.. i siste øyeblikk slår ArWen, og dermed smeller vi inni, klatrer oppå skroget deres, og sklir akterover. Derfra er ting litt uklart, for å si det mildt. Jeg ser fascinert at masten til ArWen knekker omtrent ved nederste saling, seil og mast og folk om bord i et eneste kaos. Jeg prøver å få øyekontakt med Skippærn, i noen situasjoner er det deilig å ikke være sjef.

En manglende kaptein

Men ombord i Madeleine var det akkurat nå ingen sjef i sikte. Hvor pokker var Skippærn? Fokkeslasken sleit litt

nå, med en 11M med brukken mast og opprevet seil halvveis liggende over oss, samt et ikke ubetydelig problem, nemlig en manglende kaptein. Til slutt så jeg stakkarn, hengende ytterst i en bøyd og hardt prøvet rorkultforlenger. Etter å ha hjulpet Skippærn om bord takket jeg høyere makter, jeg vet det hadde blitt relativt slitsom i dette kaoset å hente opp en mann fra sjøen hvis han først hadde mistet kontakten med båten.

Etter at Skippærn var om bord, og vi fikk revet oss løs fra kaos-båten ArWen, forsikret vi oss om at ingen var skadet om bord i denne og gjorde oppmerksom på at vi ville protestere. De ba oss seile videre hvis vi hadde hel båt og ønsket lykke til. Vi tok en rask vurdering av skadene, og fant ut at vi kunne seile videre, da det av synlige skader kun var glassfiber og gelcoatskader. Så vi parkerte Skippærn igjen ved roret, litt pussig så han jo ut med sin heloppblåste orange redningsvest, og litt kald, men like blid.

Vi fortsatte seilasen, fremdeles i ledelsen i klassen. Så lenge det varte...

Seilerhilsen fra Fokkeslasken Gunnar

IF-serien 2006

Første regattaen går av stabelen 3. mai. Noen tar kontakt med formannen og synes dette er for tidlig på sesongen og vil ha første start utsatt til senere i mai. Etter en kort rådslaging i styret er vi enige om at vår oppgave er da å stimulere til og tilrettelegge for regatta seiling – ikke avkorte sesongen. Så terminlisten følges. IF-serien går alle onsdager i mai, juni, august og halve september. Det er åpenbart at ikke alle kan delta i samtlige seilaser, og derfor ligger det også et sjenerøst strykingsprogram til grunn. Hver 4.seilas kan strykes.

Fjorårets serie ble en duell mellom NOR-128 og NOR-153 som ble avsluttet med et poengs margin til NOR-128 etter 18 gjennomførte seilaser. Denne sesongen skulle ikke bli mindre dramatisk.

Vårseilasene var i stor grad preget av god bris fra sydlig retning. Høstseilasene ble i større grad preget av varierte og skiftende forhold. Vestfjordens seilforening gjennomførte alle seilasene på en særdeles god måte og tok riktige beslutninger ift. start, av-

kortninger og utsettelse. Blandingen av stakeseilaser og baneseilaser skulle passe for enhver smak. Skjønt – hvor lenge vi får lov av havnevesenet å ha regattabaner på tvers av skipsleien vites ikke. I en av regattaene kunne nok det taktiske banevalget i forhold til nyttetraffikken ha vært avgjørende da 5 nyttefartøy inkl. Queen Mary passerte gjennom IF-feltet.

Årets sesong ble fort en ny duell mellom NOR-128 med Robert Bay og NOR-153. Etter 3 seilaser ledet NOR-128 med 5 poeng, men deretter var avstanden aldri mer enn 2 poeng mellom båtene gjennom sesongen. Etter 21 seilaser sto båtene likt i poeng, men NOR-153 gikk foran på høyere antall 2.plasser i serien. En rask og god resultatsservice på hjemmesiden øker engasjementet underveis betydelig.

Deltakelsen i årets serie var på høyden med foregående sesong med over startende båter. Dessverre var det mange i år som ikke hadde gjort opp startkontingenten og derfor ble strøket fra endelig resultatliste. Antall tellende båter ble derfor bare 15.



Etter en snill deltakelsespraksis vil vi neste år bare ta med de som har betalt startkontingent på resultatlistene. Vi håper dette skjerper deltakerne og at det blir mindre overraskelser når finregningen og justeringen kommer ved fullførte seilaser.

Trond Aasland NOR-153

Færderregattaen 2006

Endelig sønnavind hele veien

Det var så vidt vi (Bendix, bror min, og jeg) rakk starten. Rett før klarsignalet gikk, stanset vi motoren og gled de siste meterne opp til startlinjens østlige del, der det omtrent ikke var vind, men nok til at vi etter hvert fikk tråklet oss over mot vest, mot Bygdøy slik vi hadde bestemt oss for på forhånd, så nær land som vi turte. Så fulgte vi etter Trond, NOR -153, innenfor Geitholmen, der det viste seg å være mer vind enn på utsiden. Vi burde gått innenfor Gåsøya også, for der var det et par båter som lurte seg forbi oss. Opp til Torsteingrunnen hadde vi følge med tre andre IF'er, Trond, John Erik, NOR - 75 og Terje, NOR - 30. Robert, NOR - 128, som vi hadde sett langt fremme etter start, hadde skaffet seg et solid forsprang på resten av feltet ved å finne en privat vind langs Nesodlandet.

Kraftige kast

Selv om vinden hadde vært jevnt økende hele tiden, så kom de kraftige kastene etter Torsteingrunnen som en overraskelse, for det skulle jo ikke bli noe særlig vind, ifølge meteorologene. Vi dro litt fra de nærmeste konkurrentene, men da vi nærmet oss Drøbakundet, var det andre som var smartere enn oss. John Erik gjorde et skikkelig klipp ved å gå oppunder Håøya, mens vi holdt oss langs Aspond. Etter Drøbak seilte vi i avtagende vind langs Hurumlandet sammen med Trond og John Erik, der sistnevnte var dyktigst av oss. Konsekvent tråklet han seg tett oppover langs land og tok distanse hele tiden. Etter Filtvedt spredte båtene seg. Vi hadde tenkt oss over på østsiden av fjorden. Det samme hadde visst John Erik, som hadde skaffet seg et solid forsprang på oss. På vei over fjorden ble bølgene ble stadig stør-

re, mens sønnavinden holdt seg. Det gjaldt å stå litt lavt for å holde fart i båten gjennom sjøene.

Så la vi merke til noe som ble helt avgjørende for oss. Langt der fremme, oppunder land, så vi en båt med vesentlig lavere kurs enn oss. Det måtte bety at den seilte inn i en skrall og ville få et løft langs Jeløya når den slo over på babords halser. Og det stemte. Derfor fulgte vi samme kurs, med samme resultat. Dessuten var vinden sterkere og bølgene mindre der inne. Vi seilte fortere og høyere enn båtene i le for oss. Først nå fikk vi øye på Robert. Han hadde valgt samme vei som oss og hadde kommet seg langt foran. I et forsøk på kappe ned på forspranget, gikk vi innenfor Gullholmen fordi han gikk utenfor. Jeg tror det var hipp som happ. Iallfall greide vi ikke dra inn på. Et lite stykke sør for Gullholmen sto vi over til nordenden av Bastøy på ett slag.

Tåke over fjorden

Nå var det blitt mørkt. Dessuten la det seg en uhyggelig tåke over fjorden. Ofte kunne vi ikke se Bastøy, enda vi aldri var langt unna, der vi slo oss oppover langs yttersiden. På sørsiden av Bastøy tok vi et slag innover mot land før vi slo sørover mot Mefjordbåen, der det virket veldig rolig. Vi så ingen IF'er foran oss, men én bak oss som vi ikke kunne identifisere på grunn av mørket. Heldigvis hadde tåken lettet. Etter rundning var det godt å slakke ut seilene. Problemet var å finne rundingsbøya ved Åsgårdstrand. Arrangøren kunne ha spandert en lykt på toppen av bøya. Det samme gjelder målbøyene. De var ikke lett å se i bekmørket. Slitne var vi vel også. Men arrangøren rettet opp inntrykket ved å applaudere da vi gikk i mål. Kun en

båt hadde gått i mål før oss – en trimaran. Noen minutter etter oss kom Robert i mål, deretter Terje som hadde seilt vestover etter Filtvedt, så Trond og John Erik. Fordi vinden etter hvert ble borte, gikk det lang tid før IF-feltet var i mål.

Ankerdram

Det heter at i seiling er det den som gjør færrest feil som vinner regattaen. Iallfall i Færden er det nok en sannhet i dette. En måte å redusere sannsynligheten for feil på, er å lese tipsene i regattaprogrammet. Der står det hvordan man skal seile under ulike forhold, blant annet at det ved sønnavind og inngående strøm lønner seg å følge ruten Hurumlandet, Jeløya, Bastøys utside. Går du midt i fjorden, får du mer motstrøm og større bølger. At du likevel ofte gjør det, skyldes vanligvis ikke uvitenhet, men at du begynner å tvile på din egen strategi når du ser en båt som går fort et annet sted i fjorden, og seiler dit. Men når du kommer dit, er ofte både båten du har sett og fordelene den hadde, borte. Det gjelder å ha is nok i magen til å holde fast på strategien.

Bendix og jeg hadde dessverre ikke anledning til å delta på festlighetene i Horten etterpå, men vi fikk smake IF-klubbens ankerdram da vi la til i Horten natt til lørdag. Så vidt vi vet holdt de andre det gående helgen gjennom, i henhold til solide tradisjoner med middag på Roklubben og med en særdeles velfortjent hyllest til klassens grand old man, Kristian Hansen, NOR – 35, som med sin 7. plass greide å komme seg i mål før den store vindstilla la seg som en klam hånd over fjorden.

IF NOR – 160 SOL

Jan Christian Jørgensen

SSIF är fortfarande den största entypsklassen i Sundet. Vi har 116 medlemmar vilket innebär att vi har hållit ställningarna bra i förhållande till andra regioner och endast minskat med tre sedan förra året. Men den nödvändiga generationsväxlingen har ännu inte kommit igång och nyrekryteringen av aktiva kappseglare till klassen är liten. Men vi försöker hålla verksamheten i Sundet på samma nivå som tidigare, måhända med färre deltagare i våra regattor och andra arrangemang.

Förstäder Bank Cup i Kastrup 20-21 maj

Tretton IF-båtar kom till start, varav tre svenska båtar, SWE 829, SWE 1735 och SWE 3000. Arrangemanget kolliderade tyvärr med Pokalseglingen i Lomma, vilket säkert hade viss inverkan på de svenska båtarnas deltagande. Genom att arrangören hade författat något oklara seglingsföreskrifter, missförstod många vad som gällde och därför startade inte sju av de tretton i sista seglingen. Detta gjorde kanske att resultaten inte blev helt rättvisande i alla delar. DEN 266 "Koala" segrade överlägset med 6 poäng i och kunde ha avstått sista seglingen. DEN 228 "Dikke" kom tvåa och SWE 3000 "Cavatina" trea och bästa svenska båt.

Pokalseglingen i Lomma 20-21 maj

Eftersom bara tre båtar, alla från Lomma, hade anmält sig och endast två kom till start, blev tävlingen ett "matchrace" mellan SWE 2056 "Olifvia" och SWE 1966 "Maya Piraya". Maya Piraya ledde med en poäng efter första dagens seglingar, men Olifvia segrade till slut med genom att spika de sista två den andra dagen.

Lagunen Vår Bansegling Cup 10-11 juni

Tretton IF-båtar kom till start varav sju danska båtar. De sex svenska var SWE 684, SWE 829, SWE 1735, SWE 1966, SWE 2059 och SWE 3000. Återigen visade DEN 266 "Koala" sin fina vårform och vann regattan överlägset med 7 poäng och helt ohotad. Andraplatsen

belades av SWE 3000 på samma poäng som DEN 69 Admiralinden, men med en aningen bättre serie.

Danskt mästerskap i Lynetten 28 juni-2 juli

Seglingarna arrangerades av Sejlklubben Lynetten som har sin hemmahamn i Margaretholms havn i centrala Köpenhamn, med hamninloppet åt öster rakt ut i Sundet mot Middelgrund med alla dess vindkrafttorn. Banområdet låg mitt i Sundet, norr om den lilla konstgjorda ön Flakfortet.

Seglingarna gick i stiltjens och de små vindpustarnas tecken. Eftersom arrangörens tidplan med frukost med mera förutsatte någotsånär hyfsad seglingsvind och helst västlig sådan, var man varje dag tvungna att bogsera ut båtarna till banan.

Efter två dagars segling hade man endast lyckas genomföra tre delseglingar, och det fattades fortfarande en för ett mästerskap. Hela lördagen låg båtarna och väntade på litet vind, men förgäves. Så för att det skulle bli ett mästerskap, fick man ta reservdagen i anspråk. Efter två fina seglingar på söndagen samlades vi till prisutdelning i solen framför klubbhuset. De tre första placeringarna belades av svenska båtar, och besättningen på SWE 2059 "Olifvia" fick för andra gången på tre år visa hur duktiga de var på att tömma nästan två liter dansk öl ur tennpokalen "Elvy".

Svenska Mästerskapet i Arkösund 5-8 juli

Arkösund är långt från Skåne, så skåniskt deltagande förutsatte vägtran-

sport, lånebåt eller en så kallad "läraresemester". Tre skånska båtar, SWE 1404 "Why Not", SWE 1735 "Björnligan" och SWE 1966 "Maya Piraya" hade alla haft tillgång till trailers och transporterat upp sina båtar landvägen.

Martin Frids besättning i SWE 1404 lyckades inte riktigt ända fram, då de kom på silverplats i regattan, en futtig poäng efter segraren. SWE 1966 respektive SWE 1735 belade hedrande åttonde och trettonde plats.

Distriktsmästerskapet i Lomma 19-20 augusti

DM-tävlingen seglades tillsammans med RM för Yngling. Dessutom var DM-inbjudan riktad mot Nordisk Folkbåt, Express och J80. De elva IF-båtar som kom till start var lika många som alla de andra klasserna tillsammans. Sju av båtarna var från den svenska sidan och fyra från den danska. Det svenska "laget" bestod av SWE 180 "Bolero", SWE 1735 "Björnligan", SWE 1870 "Infnit", SWE 1871 "Libell", SWE 2059 "Olifvia", SWE 3000 "Cavatina II" och SWE 3310 "Sofia". Glädjande var att se så många hemmabåtar på linjen.

Tävlingarna seglades under oroliga förhållanden växlande mellan friska regnbyar till nästan stiltje. Med många klasser på banan var det inte heller lätt med banändringar. DEN 266 "Koala" behärskade det hela bäst och vann regattan överlägset. Därefter kom tre svenska båtar tätt efter varandra, SWE 2059, SWE 1735 och SWE 3000, vilket alltså även blev Skåne-DM:s medaljördning. ►

► Frem's IF-stevne 26–27 augusti

Elva IF-båtar var anmälda, varav endast nio kom till start. Två av dessa, SWE 829 och SWE 3000, kom från den svenska sidan av Sundet.

Seglingarna genomfördes i mycket oroliga förhållanden. Bland annat avbröts en segling efter en dundermiss från arrangörens sida i samband med en banändring. Sista seglingen avslutades i ett åskväder, då vinden vred 180 grader och varierade mellan kuling och stiltje.

Den danska båten DEN 69 "Admiralinden" hade mest tur och vann seglingen. Bästa svenskar var Robert Nifelts besättning i SWE 3000 på en tredje plats.

Amager Cup i Kastrup 9–10 september

Nio IF-båtar var anmälda, men endast sju kom till start. De svenska som startade var SWE 684, SWE 829, SWE 1735 och SWE 3000.

Tävlingen genomfördes i mycket lätta och chansartade förhållanden. Men vissa seglare är mästare i sådana förhållanden och kanske kan betraktas som något av konstnärer i sitt slag. En sådan seglare är den flerfaldige danske mästaren Preben Lerche i sin "Admiralinden". Preben vann således med två spikar och resten andraplaceringar i de seglingar som räknades. Därefter, på andra till fjärde plats kom svenska båtar i ordningen SWE 1735, SWE 3000 och SWE 684.

Öresundsmästerskapet 2006

Serien bestod i år av Förstädernas Bank Cup, Lagunen Cup och Distriktsmästerskapet. Den 266 "Koala" segrade mycket överlägset. Mellan tvåan och trean var det jämt. SWE 3000 "Cavatina II" slank före SWE 1735 "Björnligan" med endast en poäng.



Nästa års entypsseglingar

En del av nästa års seglingar är redan planerade. Det saknas ännu datum för Distriktsmästerskapet och Amager Cup. Men det går ju redan att boka kalendrarna med dessa seglingar.

12–13 maj	Pokalseglingar, Lomma
19–20 maj	Forstaedenes Bank Cup, Kastrup
10–11 juni	Lagunen Bansegling Vår Cup, Limhamn
30 juni–1 juli	Danskt Mästerskap, Sletten, Norra Öresund
5–9 juli	Svenskt Mästerskap, Råå
12 augusti	Ven Runt Bansegling, Råå
25–26 augusti	Frem Cup, Svanemöllehamnen

Marek, SWE 829 "Ingela"

Danskt mästerskap 2006

Veckan efter midsommar arrangerade Ly-nettens segelsällskap danskt mästerskap för IF-båtar utanför Köpenhamn. Det blev en tävling med mycket lätta vindar, där till och med reservdagen fick utnyttjas för att få ihop ett godkänt mästerskap. Vi var totalt 27 båtar varav fem svenska, en holländare och resten danska.



Det dagliga besöket i masttoppen.

Ombord på SWE 2059 var våra förhoppningar inte allt för höga, visserligen vann vi sist vi ställde upp för två år sedan, men i år kändes det inte riktigt som att formen var på topp. Förhandstippad favorit var nog snarare Martin Fridh som tidigare vunnit flera danska och svenska mästerskap eller Charlotte Jessen som visat en enastående form denna säsong och vunnit de flesta regattor i överlägsen stil.

Första dagen seglade vi liksom övriga båtar ut i god tid för att känna på vattnen. Vi upptäckte dock snabbt att allt inte stod riktigt rätt till, windexen hade till vår stora förfäran fastnat på dikt bidevind. Att segla utan en fungerande windex i dessa förhållande var inget särskilt lockande alternativ. Seglen åkte ner och jag åkte upp i masten med hjälp av en förtöjningstamp runt fötterna och två starka gastar som drog i storfallet. Väl uppe kunde jag konstatera att hela windexen var helt täckt av spindelnät.

Det dagliga besöket i masttoppen.

Efter ett antal startförsök på en ganska kort startlinje med stor läfördel kom vi till slut iväg och slutade seglingen på en sjunde plats efter en smått osannolik uppsegling från 22:a plats vid första rundningen. Vann seglingen gjorde Jesper Rohde i DEN 135 före Charlotte Jessen i DEN 266 och Hans Henrik Parving i DEN 228. Efter målgång försvann vinden helt och arrangören

beslöt ganska tidigt att avbryta dagens seglingar.

Andra dagen inleddes liksom första med ett besök i masttoppen. Denna gång hittades även vår ovanligt energiska åttabenta vän som bjöds på ett dopp i havet.

Förmiddagen fördrevs i väntan på stabila vindar. En segling påbörjades men när vi som första båt närmade oss länsrundningen låg av någon okänd anledning fortfarande bojarna ombord på banläggARBÅTEN och seglingen blev avbruten. Tillslut kom vi iväg i en godkänd segling där Robert Nifelt i SWE 3000 snabbt tog ledningen och vi låg på en andra plats. Så här i efterhand kan man tycka att det var tur att vi inte ledde eftersom vi hade missat en ändring i seglingsföreskrifterna som annonserats på anslagstavlan på morgonen. Det var nämligen så att vi skulle segla tre varv och inte två som tidigare. Robert vann seglingen och vi kom tvåa.

Även i nästa segling fanns det en hel del dramatik. Efter halva seglingen låg vi tvåa bakom DEN 228 och tätt före Martin Fridh. Dessvärre, för Martin, lossnade spinnakerfallet i sätningen och de tvingades segla utan spinnaker hela länsen. Martin tappade här två placeringar och gick i mål som femma. Vi hittade däremot en extra växel på sista länsen och lyckades ta oss förbi DEN 228 och gå i mål som etta. Därmed gick vi upp i ledningen totalt, knappt före Robert Nifelt som

seglade in på en tredjeplats i dagens andra segling.

Tredje dagen kunde inga seglingar genomföras på grund av stark ström och svag vind och alla de 27 båtarna blev bogserade både till och från tävlingsområdet som låg strax norr om Flakfort, cirka en timmes segling från Köpenhamn.

27 båtar på släp in efter startfartyget.

Fjärde dagen, reservdagen, var två seglingar planerade och vindarna var som tidigare lätta och skiftande. I första seglingen blev vi fyra efter att ha tappat några båtar på länsarna och förseglat oss en aning på sista kryssen. Martin vann före Charlotte Jessen och Robert Nifelt blev trea. Robert hade dock med sig ett Z-flaggstraff sedan en avbruten segling dagen innan och fick fem extrapoäng i seglingen.

Vinden försvann återigen helt och några timmars nervös väntan följde. Under dessa timmar hann vi fundera en hel del och efter lite huvudräkning kom vi fram till att vi fortfarande ledde och om det blev en segling till och Marin Fridh vann den var vi tvungna att bli som sämst fyra för att vinna totalt. Mycket riktigt kom vinden tillbaka och arrangören snabbade på med en start till. Vi kom iväg bra och nådde kryssmärket som andra båt. Martin som hade legat lite för långt bort i den lätta vinden innan starten låg långt bak. Det såg bra ut för oss ända ►

► tills seglingen blåstes av på grund av att startlinjen inte placerats ut i tid. En ny segling startades ganska omgående och vi fick återigen en bra start, vi rundade kryssmärket först men fick se oss omsegade av Martin på första länsen. Banan var kort och i den nu relativt stabila vinden var vi ganska nöjda med att bevaka vår andraplats in i mål. Därmed lyckades vi behålla vår ledning och stod som segrare i danska mästerskapen 2006, dock inte danska mästare eftersom vi inte kommer från Danmark. Även andra och tredje platsen tillföll Sverige, Martin Fridh tvåa och Robert Nifelt trea. Förste dansk och därmed dansk mästare blev fyran Hans Henrik Parving i DEN 228.



27 båtar på släp in efter startfartyget.

De övriga svenska båtarna med Marek Janiec och Johan Winberg vid rodren hade en jämn kamp om tiondeplatsen vilken Marek vann med endast en po-

ängs marginal efter en stark sista segling.

Per Damsby, Henrik Wiese och Magnus Bengtsson på Olifvia, SWE 2059.



Norska mästerskapen 2006

Årets norska mästerskap seglades tillsammans med en nygammal rorsman, Anders Ewert. Mikael Henriksson hade inte möjlighet i år men Anders som blivit av med sin gast från tidigare år frågade om jag ville segla. Ja självklart, i år blir det säkert vind, så det är ok. Anders och jag har ju seglat tillsammans under ett flertal år tidigare så det skulle nog inte bli några större problem med den nya sammansättningen på båten. Vi begav oss till Asker seilforening och sent torsdag eftermiddag så kom vi fram till hamnen. Vi hade möjlighet att laga mat och sova i klubbhuset, väldigt enkelt och bra. Lånebåten som vi skulle segla var redan på plats och den såg bra ut. Vi bestämde att morgondagen skulle ägnas åt båtvård och intrimning av både båt och besättning.

En tidig frukost och sedan var det dags för den obligatoriska vandringen med prylar från båten till förrådet. Att man kan få plats med så mycket grejor i en IF! Större båt än en IF behövs inte, för där får man ner allt som behövs för en sommarsesemester och har plats över. När det mesta av tyngande gods var iland så vidtog tvätt av botten. Värst är egentligen att ta bort snäckorna på undersidan av kölen, annars går det lätt. När detta var klart så kändes det som att vi i alla fall inte kunde skylla på båten om det inte gick så bra under regattan.

Efter en god men något sen lunch, så tänkte vi att det började bli dags att gå ut för att känna på banan. Även om det hade varit vindstilla hela dagen så kunde det kanske komma en bris som medgav att vi kunde segla en eller två seglingar under fredagen. Men, Oslofjorden visade sig inte bjuda på minsta käre denna dag, utan det var bara att försöka ta sig in igen efter några startförsök. Skulle även detta mästerskap drabbas av stiltje precis som förra årets?

Lördag morgon, inte en krusning, upp med apan och vi var många som tackade för att vi slapp ligga ute och driva i väntan på vind. För den väntan kan bli lång på Oslofjorden. Men till sist så började det röra sig ute på vatt-

net och så även inne i hamnen. Besättningarna var snabba ut på banan, likaså funktionärerna. Och nu blev det segling.

Vi lyckades komma iväg ganska bra i starten och kände snabbt att vi hade bra båtfart, kanske var det de bortskrapade snäckorna eller också satt det i huvudet. Bra kryssar och bra länsbogar gjorde att vi kunde gå mål som första båt.

Segling nummer två blev helt annorlunda. En dålig start, fast mitt i fältet, överkörda och utan fart. Vi är näst sist upp till kryssmärket. Nu gäller det att inte tappa sugen utan jobba för att hämta in så många placeringar som möjligt. Målgång som sjuttonde båt, och den enda glädjen var att vi inte var helt frånsegelade. Det visade sig att de värsta konkurrenterna också haft det svårt i denna segling så spridningen i tabellen var stor. Lördag kväll innebar regattafest med traditionsenliga räkor och trevligt sällskap. Anders och jag kände att vi kanske behövde en natts sömn för att vara laddade inför söndagen så vi kojade tidigt.

Söndagen lovade lite mer vind men det var fortfarande stilla på morgonen. Men nu kom sjöbris som den brukar på fjorden. Man ser plötsligt att det kommer båtar med spinnaker ner mot Dröbakhället och då vet man att det är dags. Ner i båten och ut på banan.

Om lördagen hade varit lättvindsfakirenas dag så var söndagen mera mellan och hårdvind. Vi lyckades bra med starterna och framför allt att slå på layline in mot kryssmärket. Det gjorde att vi kunde skriva in placering-



arna xx och yy efter två seglingar. Om vi nu hade kontroll på de andras placeringar så borde vi ha en chans att vinna om vi kom sämst zz och det blev tre seglingar under söndagen. Vi lyckades även i denna start att komma iväg i fri vind och kunde segla med lös bevakning på närmaste konkurrenter. Göran Ejdeling med den andra svenska båten låg framför oss men vi höll vår andraplats och kunde därmed vinna totalt i detta mästerskap. En skön känsla när man seglar in i hamn, och det går ganska lätt att bära tillbaka alla prylar till båten.

Prisutdelning, tack och hej till alla vänner som man träffat under seglingarna. Anders har seglat sjutton NM, jag sexton, så det är en hel del som man lärt känna. Och som man hoppas få möta även kommande år. För vi kommer tillbaka.

IF SWE 222, Anders och Per

TJÖRN RUNT

– En avskryvård segling

Jag har alltid avskrytt att segla Tjörn Runt. Det normala är att vi gör en dålig start, ser de andra försvinna i fjärran och så sitter man där och guppar och tycker att loppet är kört innan det knappt har börjat. I år var inget undantag.

Prognosen lovade tilltagande vindar, vilket den här dagen betydde att vi fick plocka fram paddlarna för att ta oss fram till startområdet, där alla båtar drev i en stor klunga. Två minuter innan start kom en vindpust och min gast Tor Assarsson, som är rutinerad matchracingräv tjatade på att jag skulle gå närmare linjen, ta mer höjd, segla fortare och så vidare. Så klart borde jag ha gjort som han sa, men jag fegade lite på slutet, och vips låg vi i vindskuggan av de andra 50 båtarna som drog iväg över fjorden. När vi efter en evighet kom fram till Tjörnbron var jag, precis som alla andra gånger jag seglat Tjörn Runt helt utslagen. Ingenting var roligt och det kändes mer lockande att leta öl i kölvinet än att söka efter vind.

En god tröst

Men sen, i det smala sundet där alla båtarna fastnade i oändliga slagdueller fick vi den lilla privatvinden som gjorde att vi bara gled igenom. Alla de snabbaste IF-båtarna hade gått in mot land så vi gjorde tvärtom och slog oss ut mot öppet vatten och fria vindar. När det sedan öppnade upp och strömmen tog oss åt rätt håll steg humöret samtidigt som spinnakern fyllde, trots att vi visste att vi var långt efter. Båtfarten var det inget fel på, när vi kom fram till sydspetsen av Tjörn låg vi jämsides med den ledande båten. Jag började tänka på var jag skulle ställa silvertallriken den här gången när vi plötsligt befann oss fastklämda mellan H-båtar, en Fenix och en Maxi 95:a med en ytterst aggressiv skeppare som inte förstod mig när jag försökte förklara begreppet "läbåt". När vi passerat Klädesholmarna kändes det sådär hopplöst igen. En rödvit IF-spinnaker syntes försvinna som en prick i fjärran



och vi blev omkörda på bägge sidor av folk som gjorde alla fula manövrar man kunde tänka sig. Är det tillåtet att dra sig fram i andra båtars yttervant? En tröst var ju att den dumme H-båtskepparen small hårt på grynnan som jag hade gått på om inte man märkt ut den med den typ av specialmärke som är vanligt förekommande just på Tjörn Runt.

Överleva hela vägen

Genom Kyrkesund testade vi en anorlunda taktik. När vinden dog knölade vi ihop spinnakern och drog in storseget. Strömmen förde oss förbi de båtar som hade bromsande segel

och rätt som det var hade vi kommit igenom. Dags för en kryss upp i Stigfjorden. Vi räknade ut att vi var fjärde IF-båt i fältet, de första två båtarna var så långt borta att vi inte såg dem, men den tredje skulle vara möjliga att komma ikapp om vi kunde hitta båtfarten och ha lite tur genom de svåra passagerarna. Vi valde högerkanten till att börja med och hade en fin höjd, vilket också innebar fri vind, något som får betraktas som bonus på Tjörn Runt. Det första smala sundet blev en rysare. En hel hög med båtar som klumpade igen och ingenstans att ta vägen. Men på något sätt kom vi väldigt långt på första bogen, hittade en lucka att göra ►

► två snabba slag, och sen var det bara att gliiida igenom. Jag räknade att vi seglade om sexton båtar på fem båtlängder och humöret steg rejält. Efter denna pärs blev det lite mer plats och vi kunde ägna oss åt att söka fria vindar och jobba upp båtfarten. Vid det här laget hade vi kommit tillbaka inom synhåll för ledande 1094, och kunde vi inte se att huvudena vändes bakåt oftare ju närmare vi kom? Till slut lyckades vi klämma oss förbi. Såklart planerade vi att lägga en tät bevakning för att behålla vår ledarposition, men vi insåg snart att allt handlade om att segla smart för att överleva hela vägen in i mål i det kaos som rådde på banan. I mål kom vi, och ölen smakade förstas aldrig så bra.

Nästa år då ...

Och som vanligt när vi lagt till vid Stevningsbadens brygga och ätit de första

kräftorna börjar planeringen av nästa års tävling. En bättre start, snika uddarna lite snålare och med tio år nyare segel så ska "Fantabåten" bli den första IF som vinner tävlingen.

Varför ska man då segla Tjörn Runt? Det är den enda tävling där man kan tillbringa en hel dags kappsegling i störda vindar. Alla kappseglingsreg-

ler och väjningsregler är till synes satta ur spel. Men ändå, att se så många båtar på samma bana och uppleva stämningen med all publik på land och i åskådarbåtar gör att det är svårt att låta bli att ställa upp nästa år igen.

*Fredrik Hörnfeldt, SWE 1552
"Fanta"*

Årets resultat i VIF-cupen

Plac.	Segelnr	Rorsman	Poäng
1	SWE 2404	Göran Ejdeling	20
2	SWE 3196	Anders Öfverman	18
3	SWE 2377	Mikael Henrikson	18
4	SWE 3011	Claes-Henrik Möse	8
5	SWE 222	Anders Ewert	7
6	SWE 2605	Mats Andersson	6

Carl Hägglund

Jobbansökan inför SM

Inför SM i Arkösund fick en båt baserad i Stockholm följande brev från en arbetsökande som sökte en ledig gästplats. Skulle ni anlita denne man som gäst?

Hej

Jag heter NN och är 36 år gammal. Jag är mycket intresserad av den, enligt ryktena, lediga gästplatsen på S/Y XX under SM i IF-båt 2006. Jag har mycket stor erfarenhet av segling i IF-båt men då främst av nöjeskaraktär där trivsel och samkväm har varit centrala delar. Mer tävlingsinriktat seglande har jag inte så stor erfarenhet av. Jag är dock mycket motiverad att lära mig tävlingsseglandets hårdare villkor och är villig att läsa in eventuell litteratur och annat som skepparen ålägger mig. Är även villig att med inverterad GI-metod lägga på mig behövliga kilon för att ytterligare kunna lägga kraft på railen.

Jag idrottar regelbundet med viss framgång och har aldrig haft problem med knä, rygg eller andra kroppsdelar som är särskilt utsatta under segling. Dessutom har jag god balans och stor vana av att slå i smalben, armbågar och pannan så som vardagen är i en segelbåt. Genom att vara begåvad med en kraftig stråle kan jag även ledigt pinka över relingen utan att båt och utrustning stänkes ned nämnvärt och utan att tid spilles i onödan.

Mina styrkor är att jag kan ta motgångar med fattning, framgångar med ödmjukhet, är smidig och rörlig samt har ett brett kontaktnät inom IF-kretsar. Gillar dessutom utmaningen att i en fräsande läns ta mig fram på fördäck och göra allt som står i min makt för att utföra de order folket i sittbrunnen hittat på, oavsett vindhastighet och andra förhållanden. Som seglare upplärd under västerhavets hårda förhållanden räds jag varken vågor, vind eller ström men kan bli aningen otålig under riktigt lätta fisvindar på buskiga fjärdar. Kan klara mig på en (eller helst två) folköl under en hel tävlingsdag vilket underlättar proviantering och vikt.

Jag kan hålla reda på flera olika rep ombord (även om färgmärkning underlättar) och kan vid behov snabbt komma på nya revolutionerande knopar och stekar med en icke oansenlig hållfasthet.

Egen sovsäck finnes och jag föredrar att sova ombord för att på bästa sätt tillägna mig just din båts unika rörelseschema för bästa burkande på kryssen.

Med dessa ord hoppas jag att vid ett personligt möte få möjlighet att närmare presentera mig själv för tjänsten som gäst under SM.

Bifogat finner ni mitt CV.

Med vänliga hälsningar
/NN

Sommarsegling i Scotland

Många med mig läser ju IF-klubbens diskussions-sajt regelbundet, och man måste ju medge att det finns åtskilliga guldkorn att hämta. Jag hade nöjet att förra sommaren hitta ett, som gjorde att jag kunde få möjlighet att få hyra en IF-båt i Härnösand av Fredrik Ringblom. Tillsammans med min kompis Kalle kunde vi ge oss upp till Höga Kusten och segla några dagar i dessa vatten. Seglingen var fin, men vädret var uselt, varför vi avbröt något tidigare än vi tänkt från början. Prognosen var allt annat än god, och att segla gammal dyrning i motsjö och motvind längs Ångermanlandskusten var ju inte vad vi tänkt oss.

Väl hemma igen och trots allt ganska nöjd med upplevelsen tidigare denna sommar, så hittade jag ett nytt inlägg på sajten. En skotsk familj önskade att byta båt, och komma hit för segling i vår skärgård, mot att de lånade ut sin båt i de skotska vattnen. Familjen bor utanför Glasgow, och har båten parkerad i en marina. Vi började brevväxla över Internet, och de blev så intresserade att de tog en tur över till Stockholm i december 2005. Det är ju inte den bästa tiden att upptäcka vår skärgård, men Stockholm visade upp sig från en vacker sida även denna årstid, så de tänkte på alla cylindrar. Jag hade nöjet att bli utskickad på en tjänsteresa till Glasgow en vecka senare och kunde då komma i kontakt med familjen på deras "planhalva". Vi fann varandra och brevväxlade hela vintern.

Så kom sommaren och det drog ihop sig till deras ankomst. Tyvärr så fick de förhinder, men det fick inte vi. I början av augusti så for Kalle och jag över till Danoon utanför Glasgow. Vi flög över med Ryan Air med sent kvällsflyg till Prestwick, och blev hämtade av vår båtvärd nästa morgon. Vi fick även hjälp att anskaffa mat och dricka till sjöbjörnarna. Vi bordade deras blå IF-båt från 1975. Den var i mycket fint skick. Toaletten hade lagt av, men det bekymrar inte oss två gubbar, som inte har någon sådan i våra båtar heller. Tidig eftermiddag kunde vi lägga ut med vinden i ryggen.

Det måste erkännas att det är en spännande upplevelse att ge sig ut och

segla i vatten som man aldrig tidigare besökt. Man har ju hört så mycket om tidvatten och strömmar. En sak skall i alla fall sägas, - det är inte svårnavigerat. Öarna är ju milslånga och det är inga hemska grynnor som man är van vid hemma i Stockholms skärgård. Däremot, efter några timmars god segling så uppstår ju frågan, var skall vi övernatta i natt då? Här gäller det att första hand att hitta en hamn där man kan ta skydd inför natten. Det är ju inte bara att gå in och ankra vid någon lämplig strandremsa då tidvattnet är fem till sex meter. Det gäller även att ha koll i tidvattentabellen så man har en uppfattning om hur läget är. I båten fanns en utmärkt bok om alla hamnar i området, och man kontaktade hamnkaptenen i Rosneath Bay med hjälp av mobiltelefon eller VHF, och hörde om det fanns plats i hamnen. Svaret var ett stort skratt. Var tror du, - en lördag kväll, då är ju alla båtar ute. Däremot kunde han erbjuda en svajboj ute i viken. Vi hade ju tänkt oss en god middag på puben den första kvällen, men det fanns ju got om käk ombord, och dricka saknades inte heller. Vi var både hungriga och törstiga efter denna första dagstur, så någon tur med gummijollen in till staden den kvällen blev det inte tal om...

Nästa morgon startade vi tidigt, och gav oss med god vind uppför en fjord East Kyle. Det var bedårande vackert. Stora hjordar med får och kor närmast fjorden, och bakom reser sig bergslandskapet cirka 500 meter upp. Vi hade blivit omtalade att vädret tidigare varit regnigt och blåsigt, men så var inte fallet nu. Det verkade som att vi hade med oss samma vackra väder som vi hade i Sverige sommaren 2006. Längst upp i änden på fjorden där East Kyle övergår i West Kyle mötte vi det strömmande vattnet. Här räckte inte seglet till för att driva fram båten. Det fanns en härlig Honda 4-takt på 5 hk ombord, som alltid startar på tredje rycket. Det är imponerande att se vilken kraft vattenströmmen har. En förankrad boj i strömmen bromsade vattnet och det man kunde anta var att nivån var någon decimeter lägre på andra sidan bojen.

När vi väl rundat Buttoch Poin så hade vi strömmen med oss, och kunde ta oss fram i sakta mak trots att vin-



Tidvattnet ger kraftig ström.



Tarbert. Här seglade vi när vi kom in till hamnen



Skotsk natur, 350-500 m höga berg, tidig start för motor.



Sälar som ligger lojt på vågbrytaren vid Rhu Marina.

► den mojnät. Här var det mer vild natur, och det fanns stora laxodlingar längs fjordsidan.

Nu satte vi kurs mot en liten stad, som vår båtvärd sagt att ”den måste ni se”, Tarbert. När vi kom fram till Tarbert så var det högvatten. En plats som man inte känner måste ju undersökas. Vi seglade längst in viken, och därifrån hittade vi sedan en marina som låg en bit utåt viken fast på motstående sida där vi seglat in. Underbart väder, och bra komfort på marinan. Vi passade på att duscha och gå till bensinmacken och fylla bensin till aktersnurran. Därefter vidtog promenad in till stan. Inne i viken där vi seglat tre timmar tidigare var det helt tomt på vatten! Marinan ligger på flytbryggor som är kraftigt pålade och som kan följa med vattenströmmarna, varför vi inte kände av vattenströmmen alls. Däremot så var vi tvungna att ta oss upp för en kraftig stigning för att komma in till land. Detta var en stark upplevelse. Tarbert, en mycket charmig stad. Här landar många fiskebåtar

sina fångster. Naturligtvis så besökte vi en fiskerestaurang, och Kalle höll på att bränna hela reskassan på färska ostron.

Inne i viken såg ett ganska stort stim makrill med därtill hörande aktivitet av sjöfågel. Vi kunde även se att det var stor aktivitet på fiskeflottan utanför Tarbert. När vi seglade ut så hade vi nöjet att få sällskap av tumlare runt båten. De var helt nära, men varje gång man skulle fånga dem på bild, så ser man digitalkamerans nackdel. De han försvinna innan slutaren gick av. På återresan passerade vi återigen Rotchesay Bay. Denna gång var det inga problem att få plats inne i hamnen. Åtskilligt lugnare, än att ligga ute vid en svajboj i stark vind. En sevärdhet är den Viktorianska toaletten från slutet på 1800-talet. Helt magnifik med sitt kakel och mosaik. Även här fanns det god mat på puben. Vi fortsatte hemseglingen i alltjämt perfekta vindar och tog sikte på Rhu Marina. Här fanns en stor flock sälar som inte lät sig skrämmas av besöka-

re. De låg lojt och solade sig på marins vågbrytare vid inloppet. Även en stor flock ejder fanns här, och det betraktades som unikt för dessa vatten.

Sista dagen. Ingen segelvind. Fjordarna låg inhöljda i dimma, så vi såg till att hålla oss nära land när vi stävade tillbaka till hemmahamnen i Holy Loch för motor. Fortfarande uppvaktade av tumlare tätt intill båten så långt in fjorden. En helt perfekt start på att bekanta sig med dessa farvatten. Om man får behålla hälsan och allt går som man vill så är det säkert att detta är ett äventyr som tål att upprepas. Brevväxling pågår för fullt med min nyblivne skotske vän. Troligtvis blir det en tuffare tur nästa sommar, och då kommer jag att ha mer än fem dagar till förfogande.

Härefter vidtog en resa i bil med besök på bland annat skotska whiskydestillerier, men det är en helt annan story.

Bertil Norberg IF 2152

OIF vintern 2006-2007

Vinterprogrammet är inte spikat ännu, men vi kommer som vanligt att hitta på ett antal olika aktiviteter, som förhoppningsvis tillgodoser de flestas intressen. För att se vad som är på gång, kan du lämpligen besöka hemsidan, www.oif.ifboat.org eller klicka dig fram från www.ifboat.com.

Vill du vara med på maillistan där vi skickar information om OIF:s aktiviteter, kan du skicka ett mail till sekreterare@oif.ifboat.org. Du kan också nå oss på telefon på nedanstående nummer.

Anita Rosberg 08-767 12 93

Lasse Andersson 08-511 809 64

SM 2006 – den varma sommaren

Det är något visst med ett SM. Även om man varit med förr, är det alltid en upplevelse.

Hela försäsongen har man ju laddat för dessa fyra dagar, det är nu alla timmar man tillbringat under båten, alla kronor man lagt på segel och alla tröstlösa transportsträckor för motor i slagregn eller på lastbilsflak äntligen skall bära frukt. Varje timme man legat och guppat på spegelblanka fjärdar med spinnakern dystert slokande, varje hårdvindsgipp som skakat både rigg och besättning och varenda samtal i telefon för att fixa gaster ska nu förvandlas till fart och höjd i båten.

Årets SM i Arkösund präglades framförallt av värme. Både den mänskliga, från arrangörerna och mellan seglarna, men mest av allt av den nästan tropiska värmen som lagt sig över landet. Jag har aldrig något tidigare år kappseglat i bikini, men både under Vikingaregattan (helgen före midsommar) och nu under SM var det badkläder som gällde under flytvästen, även på kryssen. Mellan varje race fick man doppa huvudet för att svalka sig lite, och det var väldigt vältajmat att en av sponsorerna delade ut solkräm. På eftermiddagarna, när man intog sin kpong-öl, var det särskilt tydligt hur länge det varit fint väder, för många valde att i första hand sitta i skuggan. Vi bodde i båten, liksom några andra besättningar, i övrigt var boendet utspritt mellan husvagnar, privata stugor och en eller annan på hotellet. Båtarna låg på två olika bryggor, och vi hade den tvivelaktiga förmånen att ha sällskap av uppskattningsvis 200 måsar på en klippa strax bakom oss. Livaktiga små varelser, och inte så tystlåtna heller. De höll låda till framåt tvåblecket varje natt, och började sedan skräna igen vid halv fem på morgonen. Enda natten vi matchade deras olåt var efter regattamiddagen, då väckte vi de små kräken!

Alla större tävlingar brukar innehålla händelser som lever vidare långt efter att säsongen är slut. Tidigare epi-

soder bara i den närmaste bekantskapskretsen har bland annat handlat om en viss IF som sågade ett stort jack i en brygga med förstaget (Rorsman, i 4 knop sådär 20 meter från bryggan: Upp och bär av nu, fort som *%#! Gasten, med armarna i kors: Aldrig, det går för fort!). Själv har jag provat att bada direkt efter en kryssrundning, och det är inget jag rekommenderar. Man blir kall, blöt och impopulär bland resten av besättningen.

Årets SM var inget undantag, och i år var det en Uppsala-båt som bjöd på den bästa underhållningen. Den första tävlingsdagen, låg banan i omedelbar närhet av en grön prick, faktiskt så nära att det var bra att gippa ganska snart efter kickmärket. Detta upptäckte vi när vi tittade framåt efter sättningen och kunde konstatera att båten framför hade skörat spinnakern. Konstigt, det var ju så lite vind – nåja, han kanske fastnade i något? Hejsan hopp-san, vi kanske måste lova för den där pricken som dök upp! Jublet visste inga gränser när det delades ut ett bonuspris för dagens prestation, och prisutdelaren leende konstaterade: -Jasså, är det han, då vet jag vem det är, för han var just och lånade symaskinen...

Senare fick samma besättning ta emot ytterligare ett hederspris, nämligen det bärgade toppmärket från pricken. Om det blir aktuellt att ge det märket ett namn, vet vi vem som torde stå först på listan.

Märkliga saker händer ju också vid sidan av banan. Av någon anledning vet man nästan på förhand vilka som kan tänkas skapa rubrikerna. En sådan man bodde på hotellet. När han kom in på sitt rum efter invigningskvällen, var det ångande varmt i hans rum. Detta berodde dock bara till en mindre del på den rådande värmeböljan; han hade nämligen glömt att stänga av duschen innan han gav sig ut!!! Om någon annan på hotellet var utan varmvatten den kvällen, vet ni nu vad det berodde på.

Värmen ledde också till ett spektakulärt åskväder på lördagskvällen. Vi lastade i båten alla de märkligt många och tunga prylar som skiljer en race-lättad båt från en semestertyngd sådan,

under hotfulla, närmast svarta moln. Just som vi langat ned det sista i båten, bröt det ut, med blix och knall samtidigt. Vi kastade oss in i närmaste skydd, som var bilen. Regnet vräk- te ned, det var som att stå parkerad under ett vattenfall, och mellan vattensjo- ken kunde man se hur träden böjdes som pilbågar. Det var bara att sitta stil- la och hoppas att alla luckor blivit or- dentligt stängda. När åskbyn dragit bort, åkte vi bort och parkerade bilen, men när vi skulle gå till båten väntade en överraskning: bryggan hade flyttat på sig! Själv flytbryggan hade drivit, med förtöjda båtar och allt, så att ram- pen mellan den fasta delen av bryggan och flytbryggan låg rakt ned i vattnet. Hade den flyttat på sig ett antal meter till, hade det blivit akut brist på IF-ro- der, för ca 15 IF:ar låg förtöjda med ak- tern mot måsklippan bakom. En annan brygga hade drivit ändå mer, och där låg det båtar långsidesförtöjda på lä- sidan. En av dem hade tryckts upp på en grynnan, och låg med 30 graders lut- ning med pricken pekandes fram un- der sig. Erik Collin, räddningskryssa- ren vi haft som startfartyg, fick komma tuffandes från andra sidan udden och först dra undan bryggan och sedan dra den grundstötta båten flott. Avdelning- en mer ovanliga försäkringsärenden, kan man tänka.

Själv tävlingen då? Ja, med tan- ke på hur ofta Staffan Eklund med be- sättning vinner (tre gånger i rad nu, minst sagt imponerande!), behöver de snart inte bada annat än efter mäster- skapen... Martin Fridh var dock bara en poäng efter, och hade nog gärna snavat Uppsala på den äldaste med- aljen. Mycket glada treor var Oxelö- sundsbåten 1861 med Hasse Martins- son vid roret, Fredrik Matsson slutade fyra och bästa gästbåt blev Tomas Hurtig i 2400, som för övrigt också vann Tune-Up.

Nästa år är det dags att mötas i Råå igen för nya äventyr, nya seglingar och kanske även för nya mästare?

Anita Rosberg
SWE 3352 Apelsinen

BIF

Sommaren blev lång i år och hösten alltså kortare, men det klagar vi inte på. Kappseglingarna har varit av den trivsammare arten, med varma soliga dagar och labra brisar. Härnösandskretsen hade hoppats på en eller två båtar till denna sommar, men av olika skäl blev det inte så. Vi tror och hoppas att sommaren 2007 kommer att mönstra fler IF-båtar. I Härnösand har vi som vanligt kört klass för IF-båtarna. Tävlingarna har varit mycket spännande och jämna, båtarna har varit väl samlade. På barseglingarna har det inte varit längre än 100 meter mellan första och sista båt i mål.



VÅRANKARET

1:a John Hallin	SWE - 3286
2:a Lennart Eriksson	SWE - 1727
3:a Hans Gilliusson	SWE - 3082
4:a Christer Westman	SWE - 709
5:a Harald Modig	SWE - 1981
6:a Bengt Peterson	SWE - 2646

ORDINARIE REGATTAN

1:a Christer Westman	SWE - 709
2:a John Hallin	SWE - 3286
3:a Hans Gilliusson	SWE - 3082

VALÖN RUNT

1:a Hans Gilliusson	SWE - 3082
2:a Christer Westman	SWE - 709
3:a John Hallin	SWE - 3286
4:a Harald Modig	SWE - 1981
5:a Bengt Peterson	SWE - 2646

LUNGÖN RUNT

1:a Hans Gilliusson	SWE - 3082
2:a John Hallin	SWE - 3286
3:a Harald Modig	SWE - 1981
4:a Christer Westman	SWE - 709

Resultat av kappseglingar i Härnösand 2006.

HÄRNÖN RUNT

1:a Hans Gilliusson
2:a Lennart Eriksson
3:a John Hallin
4:a Harald Modig
5:a Bengt Peterson
6:a Christer Westman
SWE - 3082 SWE - 1727 SWE - 3286
SWE -1981 SWE - 2646 SWE - 709

I Örnsköldsvik och Sundsvall har IF-båtarna tävlat i lysklassen. IF-båtseglarna har varit på framskjutna placeringar. I Örnsköldsvik har fem till sex IF-båtar kappseglat i sommar. BIF:s önskan är att OSS tar upp klasstävlingarna för IF-båten igen. Vi tror då att utbytet mellan klubbarna kommer att öka. IF-båtseglare har återvänt till hemstaden, vi tror att det innebar ökat intresse för klassen. Vi halsar dom välkomna tillbaka.

Aven den kommande vintern (2006-2007) kommer Härnösandskretsen att hålla seglarträffar. Vi kommer dar att ta upp regler, taktik, strategi, sommarens kappseglingar med mera. Alla kappseglingar är filmade (dvd) vi kan da analysera och kanske dra lärdom av dessa. Allt detta för att starka sammanhållningen och träffas i trivsamma och lärorika former.

Vinden är fri

Hans Gilliusson SWE - 3082

Vad händer under ytan

I trimningssammanhang brukar man ofta intressera sig mycket för segel- och riggtrim. Det är inte ovanligt att man skyller sin bristande framgång på att man inte behärskar detta, trots att orsakerna kan sitta på något helt annat ställe. En ren botten har mest betydelse i lätta vindförhållanden, men även när vinden ökar finns det en hel del att göra med det som ligger under ytan för att minimera motståndet.

Ett aldrig så bra segeltrim hjälper föga om botten är ojämn eller smutsig. Det är inte bara havstulpaner och snäckor som har inverkan, utan även slemmet. Även om det i och för sig känns halt och slemmigt, påverkar det troligtvis botten genom att den våta ytan blir mycket större genom de många algtrådarna. IF-båtens våta bottenyta är stor, närmare femton kvadratmeter. För bra fart och höjd i framför allt lättvind är det väsentligt att hålla ytan ren. Med dagens bottenfärger är det något som man får syssla med regelbundet så fort vattentemperaturen börjar komma upp över tio grader.

SVAGA VINDAR

När det blåser riktigt svag vind, mindre än 3 m/s, blir segelkrafterna mycket små. Båten rör sig framåt ett par tre knop, både på läns och kryss. Sidokraften på kryssen är liten och genom den låga kurs man får hålla för fartens skull blir det ingen avdrift. För att seglen ska hållas kvar mot lä vid varje skvalp och för att ytterligare minska den våta ytan kan man med fördel hela besättningen placeras i lä. På länsen får man skära kraftigt för att över huvud taget komma framåt. Endast friktionsmotstånd förekommer, och det gäller att hålla denna till ett minimum. Bottnen ska vara nyskrubbad och båten ska flyta så att den våta ytan blir ett minimum, vilket innebär att båtens långskeppstrim ska hållas parallell med sin konstruktionsvattenlinje.

MELLANVIND

När vinden ökar upp till 4-5 m/s är det fortfarande lättvind, men segelkrafterna har tre- till fyrdubblats. Båten börjar kränga, om än inte så mycket, men det kan vara vettigt att sätta en gast i lovart tillsammans med rorsman. Visserligen har IF-båten inget krängningsmotstånd att tala om under femton graders lutning, men det gäller att trimma båten så att den av sidokraften förorsakade avdriften minimeras. Avdriften i sig ger nämligen en kraftigt bromsande komponent. Båten har ännu inte riktigt nått sin maxfart på kryssen, så det gäller att ha drag i seglen. Hög fart ger liten avdrift och därmed ännu högre fart och höjd. På länsen går båten ännu något litet långsammare än på kryssen och det gäller fortfarande att skära måttligt med den relativa vinden riktad framåt längs det ena fasta Windex-sprötet. Vågbildningsmotståndet börjar ge sig tillkänna, och det lönar sig nu kanske att skicka fram en gast till förstaget för att generera en längre vattenlinje och därmed minska det begynnande vågbildningsmotståndet.

När vinden ökat till drygt 6-7 m/s och gässen börjar synas litet grann på vattnet har segelkrafterna ytterligare fördubblats. Det går fortfarande inga vågor att tala om, framför allt i skärgården eller vid frånlandsvind, men båten når nu sin maximala kryssfart, vilket är några tiondelar över 5 knop. Vågbildningsmotståndet börjar ge sig tillkänna som en brant uppförsbacke, och det kan kanske minskas något genom att man förlänger vattenlinjen bakåt genom att låta båten luta måttligt, det vill säga under femton grader. Men om krängningen blir för stor ökar avdriften och därmed motståndet. På länsen går det undan nu, och båten går nu några tiondels knop fortare än på kryssen utan att man utan att man behöver skära särskilt mycket. Den tyngste besättningsmedlemmen kan nu med fördel placera sig framför

förstaget, både för att låta förens dåliga bärighet förlänga vattenlinjen och för att lyfta upp häcken, som nu annars börjar gräva ner sig och skapa bromsande virvlar.

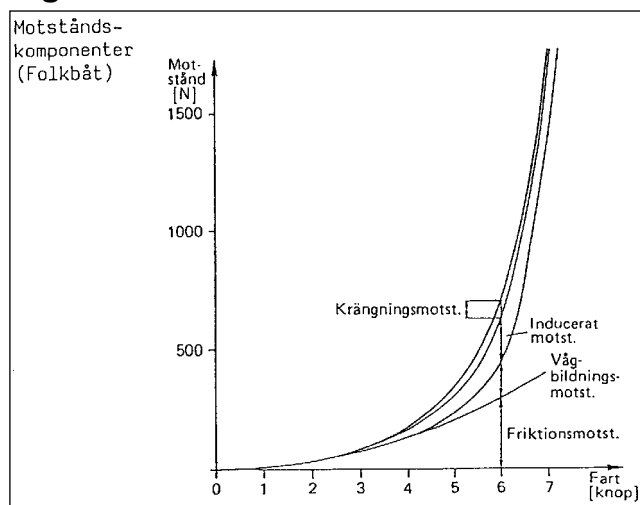
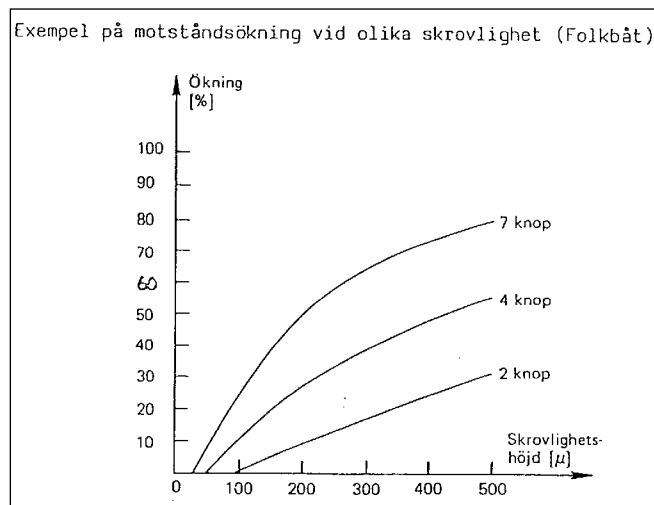
FRISK VIND

I frisk vind och hårdvind börjar ett ökande motstånd från vågorna ge sig till känna. På kryssen bildar dessa en motståndskomponent som vida kan överstiga de andra som båten genererar. Så även om vindkrafterna har fördubblats igen i förhållande till vad som gällde för mellanvinden, kanske båten nu gör något lägre fart på kryssen än för mellanvinden. Nu gäller det att styra för att undvika alla stoppsjöarna och att trimma båten så att den är lättstyrd. Det är viktigt att hålla krängningen på ett minimum genom hängande gaster i lovart och utplanade segel. På länsen seglar man nu så platt man vågar utan att båten börjar pendla okontrollerat. Båten surfar nu på vågorna, och en skicklig rorsman kan utnyttja vågorna till att hålla medelfarten en bra bit över den teoretiska deplacementsfarten. Bogvågen och häckvågen hjälper till att förlänga vattenlinjen ytterligare, vilket ytterligare kan sänka motståndet och öka farten.

En illustration av vad som gäller för olika motståndskomponenter vid olika farter finns i figur 1. Den är framtagen för en Nordisk Folkbåt av seglingsprofessorn Lasse Larsson. Efter som Folkbåtens undervattens kropp är ganska lik IF-båtens, torde denna skiss vara ganska rättvisande.

Vad som gäller för friktionsmotståndet ökning vid olika skrovligheter kan man se i figur 2. Även denna bild är framtagen av Lasse Larsson.

Marek Janiec, SWE 8929 "Ingela"

Figur 1**Figur 2**

Gastfacket informerar

Den stundande avtalsrörelsen väntas bli lika dramatisk som hård och man måste nog söka blickarna tillbaka till 1909 års generalstrejk för att förstå omfattningen och vidden av motsättningarna mellan den förhatliga Skepparkartellen och de hunsades försök till sammanslutning – Gastsfacket (GF).

Trots idoga försök att få en förlikning mellan parterna har oftast en överenskommelse stupat på varianter av tjuv- och rackarspel från Skepparkartellens sida. Överenskommelser har brutits och Svartfötter har använts i strid mot gällande avtal. En vild strejk var nära förestående under SM-veckan och kunde bara med den yttersta förhandlingssteknik avvärjas.

Nedan skall en snabb bild av de krav som GF tar till förhandlingsbordet delges (inga djupare detaljer kan givetvis avslöjas i det prekära förhandlingsläge vi idag befinner oss i):

- Gastens normalarbetstid slutar i och med passage av mållinjen. Eventuellt återställningsarbete, förtöjning, rengöring och liknande sker på övertid.
- Max tre stagvändningar per kryss i en bankappsegling.
- Krängning med del av kropp utanför fribord är inte del av gastsens uppgifter (lokala fartygsbaserade förhandlingar kan ske per kappseglingsdag).
- Samtliga med kappseglingen förknippade kostnader (startavgifter, after sail-kostnader, mat, dryck, nöjen, etcetera) betalas av skepparen.
- Ingen ombordmönstring av gast kan krävas tidigare än två timmar före kappseglingsstart.
- Gastdebarkering tillåten i samband med första tamp i land efter genomförd segling.
- Samtliga gastar som tagits med ombord vid losskastning skall fin-

nas med ombord vid förtöjning och ges acceptabel möjlighet att debarkera utan att behöva simma (detta krav reses på förekommen anledning).

- Fika- och kisspauser beslutas av gast, ej av skeppare.
- Studier av tidningar och tidskrifter är att jämställa med undanvindsegling och skall uppmuntras, ej beivras, under länsen.

Dessa krav bör vara högst acceptabla för Skepparkartellen med tanke på de risker, umbäranden och livegna förhållande gästarna utsätts för under de tävlingar som Skepparkartellens medlemmar släpar runt oss på.

Förhandlingsresultat kommer att beskrivas så snart överenskommelse skett.

/Hinke B
Förhandlingssekreterare

**BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING**

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

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
Järpvägen 37 A
765 53 Uppsala

