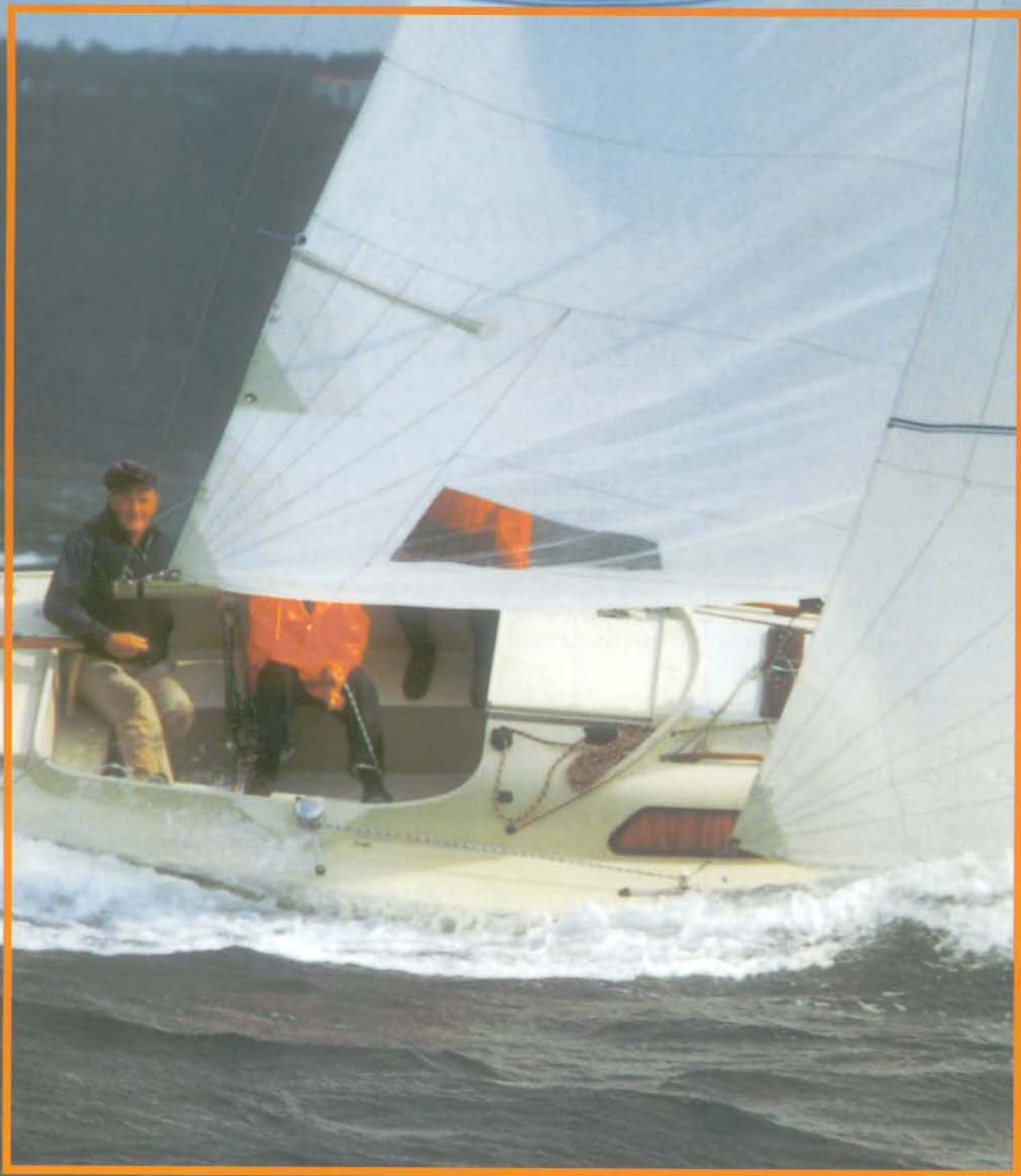




*Siv. FF-klubbernas medlemstidning
Norske FF-klubbers medlemstidning*

EDVIND

Nr 3 • 1997



ORDFÖRANDE

Hans Ögren
 Nybrogatan 4
 871 30 Härnösand
 tel 0611-55 79 00 (arb)
 226 55 (bost)

VICE ORDFÖRANDE

Christer Wallsten
 Eksätravägen 128
 756 55 Uppsala
 tel 018-40 09 42

SEKRETERARE

Andreas Dahl
 Brahegatan 4
 114 37 Stockholm
 tel 08-661 71 06

KASSÖR

Ragnar Jalakas
 Järpvägen 37 A
 756 53 Uppsala
 tel 018-32 48 02

**SUPPLEANT och
REGISTERANSVARIG**

Mats Bengtsson
 Höjdvägen 30 A
 756 53 Uppsala
 tel 018-32 18 94

SUPPLEANT

Tommie Lindahl
 Fridhemsgatan 13 E
 645 40 Strängnäs
 tel 0152-167 65

TEKN. KOMMITTÉN

Göran Ejdeling
 Tallboängen 52
 436 44 ASKIM
 tel 031-28 80 22

LEDAMOT FRÅN BIF

Christer Westman
 Sportvägen 8
 871 53 Härnösand
 tel 0611-107 11

LEDAMOT FRÅN OIF

Rune Lagerqvist
 Villavägen 31 B
 191 46 SOLLENTUNA
 tel 08-96 36 16

LEDAMOT FRÅN SOIF

Sture Carlsson
 Oxhagavägen 9
 383 35 Mönsterås
 tel 0499-444 51

Svenska IF BÅT förbundets styrelse 97

Förbundets hemsida på Internet:
<http://www.helsingborg.se/forening/ssif/>

Omslagsfoto:
 PER OSVALDS.

LEDAMOT FRÅN SSIF

Marek Janiec
 St. Laurentiigatan 10 A
 222 21 Lund
 tel 046-14 49 57 (bost)
 040-34 81 31

LEDAMOT FRÅN VIF

Anders Hellman
 Lillekärr Södra 200
 425 31 Hising skärta
 tel 031-62 85 18

REDAKTÖR MEDVIND

Per Osvalds
 Järnbrotts gatan 34
 426 68 V. Frölunda
 tel 031-41 61 03 (bost)
 031-42 82 10 (arb)

DAMANSVARIG

Lolo Lindgren
 Östra Kristinelundsvägen 27 D
 217 48 Malmö
 tel 040-91 69 85

Förbundets postgiro
 55 93 26-4

Kansliadress

Nybrogatan 4
 871 30 Härnösand

IF-förbunden i Norden och Tyskland

DANMARK

Preben Lerche
 Hornbæksgade 4
 DK-2200 Köpenhamn N
 tel 0045-31 19 39 28

NORGE

Sven Wright
 Bernhard Herres vei 4
 0376 Oslo
 tel 22 14 67 08 (p)

FINLAND

Associerade till OIF

TYSKLAND

Dieter Stöger
 Fischottersteig 1
 141 95 Berlin 20
 tel 030-82 64 914/826 15 22

Manus Stopp 15.4 1998

Ordförande har ordet

När detta skrivs är det allhelgona-helg eller haloween. Det finns ju valmöjligheter numera. Självtillhör jag den kategori, eller kanske hellre den generation, som ägnar mer tanke åt bortgångna anhöriga än åt uppsluppna pumpfester i det okultas tecken.

Här i mellersta, för många av er betraktat som norra Sverige, har vi haft en underbar höst men allhelgona-helgen innebär ändå en känsla av att vintern snart är på väg. För bara ett par veckor sedan hade vi en underbar utflykt till ett par av Höga kustens fiskelägen. Bland annat för att komplettera surströmmingsförrådet. Men nu är en E-jolle och nätlägningsjollen de enda flytetyg som ligger beredda för användning i båtlänningen på landet.

Ni undrar naturligtvis vart jag vill komma med denna inledning. Jo, till att jag tycker att vi båtmänniskor utnyttjar säsongen dåligt. Skärgården är så oändligt vacker på höstarna. Det är naturligtvis svårt att sja om vädret och våra IF-båtar mår bra av att komma på land och torka till innan kylan kommer, men man behöver ju inte ge upp skärgården för att IF-en står på land.

Till förbundet då. Ja, året har inte varit så dramatiskt. De nya klassbestämmelserna blev som ni minns klara inför säsongen och många har förnyat sina certifikat. Ett par motioner om ändringen av segelgarderoben i samband med mästerskapsseglingar avsågs vid ett extra förbundsmöte i samband

med SM på Ulvöarna. Året har också inneburit en välbehövlig konsolidering av förbundets ekonomi.

Att IF står för Internationell Folkbåt är något som jag ofta blir påmind om. Här kommer ytterligare ett par bekräftelser på detta. För någon månad sedan blev jag uppringd av en lycklig irländare som med en illa dold stolthet och förväntan berättade om sin IF som var på väg från Sverige till Sidney i Australien lastad på ett handelsfartyg. Hans IF var helt rekonditionerad i Sverige och skulle nu införlivas i en flotta av fem, sex "ganska risiga" Sidney-IF-ar. Skepparen bodde halva året i Australien och halva på Irland. Den här mannen pratade för knappt ett år sedan med mig om sitt intresse för IF-en och om hur han skulle kunna komma över ett fräscht exemplar. Nu hade han lyckats.

En gentleman i Amsterdam, sedan två år ägare av en från Sverige nerseglad IF, vill ha råd och hjälp att bilda ett holländskt IF-båtförbund. Efter att ha konstaterat att "the IF is quite popular here in the Netherlands" uttrycker han sina planer att kappseglingsutrusta sin båt till nästa sommar.

Med detta, mina vänner, önskar jag Er alla stämningsfull Jul. Besök båten och börja redan nu att planera sommarens seglingsäventyr.

Hälsningar

Hans Ögren, Ordf. IF 2223

Innehåll

SIDAN 4

Norsk IF båtklubb

SIDAN 8

Bottenhavets IF

SIDAN 10

Svenska
Mästerskapen 1997

SIDAN 12

Behandling av
generande osmos

SIDAN 14

Tekniska kommittén

SIDAN 15

Ostkustens IF

SIDAN 16

Rapport från en
juniorgäst

SIDAN 18

Sydostkustens
IF-båtklubb

SIDAN 20

Västskustens IF

SIDAN 21

Kvällstur med "Gratia"

SIDAN 23

Danska Mästerskapen

SIDAN 24

Salutorget

Formannen har ordet

For omtrent ett år siden diskuterte vi i styret hva vi skulle finne på av nye ting. Ethvert nytt styre må jo gjøre et eller annet som ikke har vært gjort før. Vi bestemte oss for det første å profilere oss sterkere enn før for å skaffe flere medlemmer. Vi trykket opp fine brosjyrer om klubben og fordelte dem til alle medlemmene med ønske om viderefordeling. Jeg har på følelsen at brosjyrerne er blitt liggende i skuffen hos mange, men noen nye medlemmer har vi dog fått som resultat. For det andre skulle vi introdusere nye klasse-regler. Vi har måttet kontrollmåle en del båter. Det er mye som tyder på at klassereglene må gjennomgå en justering når det gjelder kapitlet om riggen. For det tredje skulle vi øke interessen for møtene i vintermånedene, vi satset på de nye kappseilingsreglene og kjøp og salg av utstyr. Begge temaene fengte tydeligvis. Det er sjelden at vi har sett over 30 medlemmer på et klubbmøte, men det skjedde altså da vi åpnet for kjøp og salg av seil og utstyr. På regattabanen har deltagelsen vært god, selvom vi savnet noen av de gamle traverne under NM. "Team Ewert" bekreftet at de er best når det gjelder mesterskapsseilaser i Oslofjorden. Det er ingen svensker som før har vunnet NM tre ganger. Anders Ewert har klart det. Prisen på brukte båter har steget med ca 20% det siste året. Båter er mangelvare. Det ligger IFer i de fleste havner. Nå gjelder det å bare å få dem på banen.

SRW

Norsk IF-Båtklubb



Vi har hørt at...

- Kristian Hansen (N-35) hadde med isbiter hjemmefra for å kjøle ned pølsteren etter Færdern. Vi trodde Kristian var nøye med vekten ombord.
- Bjørn Andersen (N-176) hadde tente lanterner i Horten indre havn etter Færdern. Det sies at han trengte dem for å finne tilbake til båten sin etter å ha smakt på isbitene til Kristian. Disse dommerne er ikke trygge.
- Karin Romen (N-115) har brukt båten mer enn 90 dager i sommer. De andre dagene ble brukt til å ordne med regattaene for Vestfjorden. Nå trenger hun kanskje nye seil eller en ny påhengsmotor.
- Jan Kolbjørnsen (N-162) har byttet inn IF-en med en Marieholm 33. Den bør døpes "Troløs". Det var hyggelig så lenge forholdet varte. Det er jo en trøst at han gikk over til storesøster. Da forblir han jo liksom i familien.
- Terje Johannesen (N-30) har vondt i ryggen og lopper i rompa. Han har ladet opp på sofaen for neste sesong. Dessuten har han kjøpt nye, flate seil som han tror vil gå fort..
- Ole Petter Lassen (N-108) har også ivestert i nye seil for neste år. Går det ikke fort nå, så er det ikke seilienes skyld.
- På Berg (N-135) har oppdaget at bunnen på båten har nuppelår. Som kjent, nuppelår kan bremse den ivrigste.

TEKNISKT KONTROLL

For NM ble det utstedt nye målebrev til alle potensielle deltagere. Båter som ble kontrollert ifjor, fikk nytt målebrev med ett års gyldighet. Alle de andre ble kontrollert mot kravene i de nye klassereglene. Mange av de vanlige feilene slik som for lang spribom, feil fortriangel, for smale sorte merker og manglende utstyr ombord gikk igjen på flere av båtene. Dette er enkle feil som lett lar seg korrigerer. Mer komplisert var det dog at kun 10% hadde salingshorn som var bevegelig iht. klassereglene. Maks.målet klarte alle, men min.målet med salingshornene fremover ga problemer. Salingshornene beveger seg ulikt og de kommer stort sett ikke langt nok frem. Dette er feil som slett ikke er fordelaktig. Feilen kan føres tilbake til mastleverantoren. Båteierne bør selv kontrollere og eventuelt justere bevegligheten nå som masten er tatt ned. Det trenges tålmodighet, nøyaktighet, baufil og målebånd.

Nordisk IFRA bør vurdere om et av målepunktene for fortriangler skal forandres til å gjelde forstagsfestet istedet for fokkefestet og benytte baugen som referansepunkt istedet for masten. Spinnakerbommens lengde bør defineres, som anbefalt av ISAF, til å være dens reelle lengde fra ytterpunkt till ytterpunkt. Avstanden fra et ytterpunkt til midten av forkant mast er tydeligvis vanskelig for mange å oppfatte. Spribommens lengde burde forøvrig vært helt fri for å grøje lensen mer interessant og gi oss et problem mindre. Kontrollstempet og signaturen til seilmåler forsvinner med årene. Når det ikke er leselig, vil ikke seilet bli godkjent. Alle hadde skuff for bestikk og tung dregg med lang kjetting. Det er de færreste som tenker på å redusere vekten ombord, men det er jo ikke forbudt.

SRW

Norska mästerskapen 1997

Resultater fra 1997

NM (23)

1. Anders Ewert
2. Svein Wright
3. Robert Bay
4. Mikael Henriksson
5. Thomas Andersen
6. Børre Sundet
7. Pål Berg
8. Kristian Hansen

IF-SERIEN (19)

1. Svein Wright
2. Pål Berg
3. Kristian Hansen
4. Bjørn Rud
5. Robert Bay
6. Karin Romen

FÆRDERN (30)

1. Robert Bay
2. Kristian Hansen
3. Trond Aasland
4. Magne Fagerhol
5. Svein Wright
6. Pål Berg
7. Terje Johannesen
8. Finn Stub
9. Karin Romen
10. Peter L Nissen

RANKING (39)

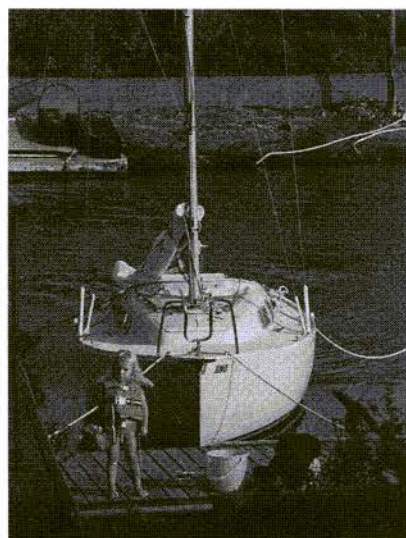
1. Svein Wright
2. Pål Berg
3. Robert Bay
4. Kristian Hansen
5. Magne Fagerhol
6. Nils Jarem
7. Bjørn Rud
8. Terje Johannesen
9. Tor Hønningstad
10. Peter Nissen
11. Jan Kolbjørnsen
12. Karin Romen
13. Børre Sundet

De norska mästerskapen har allt sedan 1989, då de öppnades för oss övriga nordbor, för mig varit en av sommarens absoluta höjdpunkter. Den fantastiska gästvänligheten, det härliga boendet och de fina varierande förhållanden som Oslofjorden ger, har blivit något som jag ej vill missa.

I år var det än en gång Vestfjordens Seilforening som arrangerade NM och det kändes som att segla på "hemmaplan". Det mesta har jag ju varit med om tidigare. Rorsmansmöte på torsdagkväll och "Yttre" tas i besittning. Urlostning på fredag förmiddag. Trimmning och laddning, och till sist start klockan 17:00. Som vanligt (fjärde gången), lånade vi Morten Meros båt Juno. Den blir lättare för varje år. Läs: Har färre grejor. Numera hämtar vi Juno vid hemmabryggan och får då gå igenom "Fornebupassagen" för att komma till VS. Det är en mäktig känsla när planen sveper in så lågt, att man nästan känner luftdraget från dem.

FÖRSTA START

Hur som helst, seglingarna kom igång i en frisk vind på 10-13 m/s. Vi hade en härlig fight med Svein som vi lyckades passera precis på mållinjen. En nykomling i klassen vann seglingen överlägset. Han har



Juno i hamm.

dock tidigare seglat Snipe. I lördagens första segling blev det också en fin kamp med Daksim med då drog Svein och Astri det längsta strået. Hur det gick i lördagens andra segling är jag för blygsam för att tala om.

Forts nästa sida



Forts fr föreg sida

Det blåste ju bra även på lördagen, 10-14 meter per sekund, så vi hade lätt hunnit med en tredje segling, men seglingsnämnden ansåg att det räckte med två, vilket var ett bra beslut då en del båtar fått enklare haverier under dagen. Det är onödigt att fresta för mycket.

VI SATSAR PÅ HÅRDVIND

Jag måste relatera ett meningsutbyte mellan "gutterne" och Mikael Henriksson under morgonen när vi seglade ut. Vi slängde käft som vanligt. När vi såg att de satte lättvindsgenuan i bleket ropade Per till dem, "Vi satsar på hårdvind". "Ha, ha, ha" blev svaret. Till saken hör att vi seglar endast med en genua. Men vadå! En timme senare blåste det kuling varvid Per och Mikael fick byta. Det är Oslofjorden i ett nötskal.

På kvällen räkfest och högt i tak.

FEM BÅTAR KAN TA HEM SEGERN

Inför söndagen var det ganska jämnt mellan de 4-5 första båtarna, även om vi hade ett visst övertag, genom att ha råd att missa en segling om det blev två race. Inför starten i fjärde seglingen fick seglingsledningen skrämselficka. Det var stiltje! Till slut kom i alla fall båtarna iväg och placeringarna skiftade lika mycket som vinden. Det blev även en femte segling och efter den var Per, Jens och jag mycket nöjda. Det kändes mycket bättre än förra årets "seger". Glada körde vi hem under natten efter det att Morten hjälpt oss till bryggplatsen, och med av och pålastning.

JUBILEUM NÄSTA ÅR

Per, Jens och jag vill tacka alla för att vi får vara med år efter år. Morten, Svein, Karin, Pål ja allihop för att ni ställer upp så för oss. Då blir det jubileum, även om jag kanske har fullt upp med ett annat.

Tack alla!

Anders Ewert SWE 222

Jubileumsfærdern 6-8 juni 1997

Atter en færderseilas var klargjort. Siste forberedelser var som vanlig å få ombord sikkerhetsstyr, fjerne irr på lanternepoler og eller få mannskaplisten på plass. Om bord var en kjær barndomsvenn, Ole Fredrik Fodnes som ikke hade seilt på mange år, samt undertegnede.

Med babord halser tett opp til lo merket ser starten ut til å bli perfekt, inntil en HR 45° slører mot oss og nærmest treffer oss midtskips. Kraftig unnamanøver bringer oss nærmere 50 meter ned på startlinjen og starten er spolert. Etterhvert får vi fart ut mot Nakholmen og den tapte høiden blir kompensert med fine løft. Ved Nesolddtangen er vi blant de 10 fremste i klassen igjen.

Ny begrensingsbøye ved Slemmestad gir nytt banevalg ut fjorden. Vi ser at Pål Berg i N-135 vinner stort på krabbe langs land på vestsiden.

Etappen fra Søndre Langåra til Oscarsborg blir et mareritt. Slagene sitter ikke og fatale veivalg foretas. Vi taper flere plasser og stemningen er laber. Ved Oscarsborg er synet av Kristian Hansen; Pål Berg og Svein Wright en lettelse. De var heldigvis ikke kommet lenger frem. Tett på østsiden av Oscarsborg får vi igjen fine løft og kontakten med teten er igjen etablert. Båtfart og humør er på topp.

Ut Drøbaksundet viser østsiden seg som gunstigste valg bortset fra at det blir alt for tett med båter. Vi søker oss ut til midten av sundet og holder kurs mot begrensingsbøya ved Filtvedt. Noen hundre meter før Filtvedt dør vinden og motstrømmen blir merkbar. Gjennom nattetimmene jobber vi for holde båten rett mot strømmen mens vi sakt og sikkert beveger

oss mot Jeløya. Resten av feltet går mot Toffeholmen unntatt Kristian Hansen som følger oss. Taktikken mot østdraget på morgenkvisten holder stikk. Mens resten av feltet ligger beveger vi oss raskere og raskere langs Jeløya med N-35 i kjølvannet.

I nydelig soloppgang møter vi en knarren N-141 som leder sin klasse og senere også ble vinner. Han hadde ligget mer midt fjords og slått seg inn mot oss. Forspranget til resten av feltet var blitt betryggende. N-35 hadde søkt lengre ut og så ikke ut til å vinne på det. Ved passering Gullholmen var det bare større båter å se. Vår nærmeste "konkurrent" var fortsatt knarren. Vi så ingen andre If-er og troen om at vi var først ble sterkere og sterkere. Vi går seirende ut av duellen med knarren og runder Medfjordbåen først. Grunnet sterk motstom og sviktende vind skulle det fire forsøk til før vi var rundt. N-153, N-35 og N-75 var kommet faretruende nære, men vi visste at de ville få de samme problemene vi hadde ved runding.

Resten av løpet inn var uproblematisk. Ved målpassering var seieren et faktum og vårt andre napp i halvmodellen en realitet. Været, forholdene og opplevelsene hadde gjort denne færderseilasen til en av de beste. Vi gleder oss allerede til neste år.

Med seilerhilsen
N-128 Robert Bay

Med "Siouxsie", N-112, fra Azorene til Brest

I begynnelsen av juni sist sommer fikk jeg en telefon fra Azorene: "Båten din ligger i Horta marina med ødelagt mastefot, røket undervant, uten storseilfall, forluke som lekker og defekt pumpeprimus; vi har prøvd å seile så langt som mulig, men storm og motvind har tært på båt og mannskap, vi tar fly herfra".

Jag ble selvfølgelig glad for at venner og skute var velberget i havn, men å la IFen ligge alene på en øy midt i Atlanteren var ikke noen beroligende tanke. Heldigvis er jeg i den situasjonen at jeg har flere fridager i året enn de fleste, og jeg øynet en mulighet til tre uker sammenhengende fri fra 7 august. jeg var litt engstelig for at dette var i seneste laget, de første høststormene kag godt komme i månedsskifte august/september. Tre uker er jo heller ikke så mye tid med tanke på at det var en del ting som måtte gjøres på båten før vi kunne kaste loss og det tross alt er ca 1 200 nm til den engelske kanal. Men jeg kom til å tenke på en av livsfilosofiene til Per Tangvald: "Den som lever uten litt galskap er ikke så klok som han tror". Litt seilerfaring har jeg jo fått med tiden, men det har ikke fått meg til å mene at en utkikk ombord er unødvendig sikkerhet, altså er jeg ingen aleneseiler. Jeg visste att turen kunne by på vått og kaldt vær og tildels trafikkert område. Tre personer mente jeg måtte være et passende antall; da skulle det være mulig å hvile skikkelig ut mellom vaktene. Min kone skulle være en av dem og hun skulle få velge den siste. Det viste seg å være vanskelig å få med bara en person til. Det var visst noe med at tre var en dårlig gruppe. Slik var det at vi ble fire personer. Jeg så på det som en fordel at min kones to venniner

aldri hadde seilt før, da visste de ikke hva de gikk til og ville forhåpentligvis ta ting som de kom.

Med fire store anatomiske ryggsekker fulle av ull, fiberpels og oljehyre ble vi møtt av et varmt sommerklima da vi spaserte ut fra flyplassbygningen for å ta taxi til havnen. I løpet av den første dagen klarte vi å ta ned masten, tre i nytt storseilfall og bytte mastefot. Dersom båten ikke har skiftet fasjon, og det tror jeg neppe, gjorde den nye mastefoten riggen et par cm kortere. Dette gjorde at vantene ble for lange og det var så vidt vi fikk stammet opp riggen. På det ene undervantet ble strekkfisker mot kevlartamp.

I løpet av den andre dagen begynte det å blåse kuling fra NE. Det var jo akkurat i nesa på oss og

sommerfuglene jeg hadde i magen begynte å vokse til ubehagelig størrelse. Men en kaptein kan ikke vise slike tendenser, så det var bare å stå på og jobbe videre med klargjøringen. Det var litt av et lass som lå rundt og på båten. Jeg så ikke for meg hvordan vi skulle få plass til allt. Det gjorde jeg jo heller ikke da vi skulle laste ombord øl på Gran Canaria, da vi var på vei mot Barbados, men gikk det bra den gangen skulle det vel gå bra nå også.

Azorene minner på mange måter om Madeira, med høye fjell og en frodig natur. Jeg fikk inntrykk av at turismen ikke er fullt så utviklet på Azorerne og det gav en litt roligere atmosfære. Det var godt utvalg i supermarkedet, men jeg er

Forts næsta sida



"IF åpent dag" på Ydre Vasholmen i os-pøs-vær.

Forts fr föreg sida

glad vi hadde med oss de reservdelene vi trengte til båten; båtutstyrsforretningene lå ikke akkurat i kø! Etter fire dager med klargjøring og venting hade vinden dreid til NW og spaknet til 6–8 m/s.

Måndag 11 august kunne vi endelig kaste loss. Kursen ble sat omtrent rett nord for å gå klar av de andre øyene, og for å komme inn i vestavindsgbelte så tidlig som mulig. Det var noen enorme dønninger vi kom ut i, bare skippern slapp (men bare så vidt) å mate krabbene. Etter bare ett døgn begynte vinden å dreie mot W og vi kunne slakke på sjøtene, havet lag seg også noe. Vi gjorde 120 mil i døgnet. Dagene minnet om de vi hadde hatt i passaten på vei vestover; vinden dreide på SW og vi tok ned storseilet og spridde to genuaer. Jeg synes dette er den mest behagelige måten å seile IFen på. Båten går fort og lett, ruller lett fra side til side og man slipper unna bølgene som stadig skyller over båten dersom man seiler med vinden inn fra siden.

Etter fire–fem døgn begynte det å skye mer over. Det var ikke like lett å få tørket puter og klær som var blitt vår lenger, vi måtte dessuten ha mer klær på. Kvelden før det sjettedøgn var duken redusert til spridd kryss- og stormfokk. Da jeg sto opp for å overta vekten 0400, måtte jeg redusere til kun stormfokk. Det begynte å bli nifst. Sikten var redusert til snaue to hundre meter, bølgene begynte å bryte og regnet pisket mot regntøyet. På dette tidspunkt var batteriet allerede utladet, sansynligvis p g a en kortslutning, og det var lite hyggelig å seile uten lanterne. Trøsten vi hadde var at stormen kom fra riktig retning. Det er rart med det; når det blåster som verst ønsker man havblikk og omvendt. Da stormen etter ca 10 timer med maks intensitet roet seg, gikk det ikke mer enn ett døgn før vi måtte ta ned alle seilene fordi det var helt stille. Dette var en svært frustrerende situasjon, vi hadde fortsatt ca 600 nm igjen og kun en uke til disposisjon. Etter 20 lange timer fikk vi igjen glede av seilene og vi

holdt tre knops fart i riktig retning. Være var nå svært grått, og det gikk ikke mange timer mellom hver regnskur. Vinden holdt seg stabilt på W, men ikke stort over 4–6 m/s. Vi begynte daglig å se et skip eller to og skjønnte at det bar i riktig retning. Motet ble holdt oppe med god mat hele veien. De siste døgnene kom vi oftere og oftere inn i tåkebanker og jeg skal ikke legge skjul på at det er meget spennende å høre, men ikke se skip. Endelig, etter litt over 13 døgn så vi et fyr utenfor Brest i Frankrike, men var var mørkt og tåke så vi valgte å dreie bi til det ble ny dag og håpet at tåken skulle lette. Det gjorde den og da vi la til kai i den sotre marinaen i Brest, manglet det fem timer på 13 døgn seilas. Vi var alle fortsatt venner, og en lang dag med vasking og rydding ble avsluttet med et herremåltid på den lokale pizza-restauranten. Nå ligger båten trygt fortøyd i en sikker havn og venter på at det skal bli vår. Siouxsie vil hjem!

Med ønske om en kort vinter
fra Pål, N 112.

En kanonsommar

Efter årets fantastiska sommar måste väl alla seglare vara nöjda och belåtna. Det ihållande solskenet skrämde upp vattentemperaturen till plus 22 grader vi yttre kustbandet, något som jag ej kan påminna mig har hänt tidigare. Det lär ju vara fel att vara helt nöjd och möjligen kan man önska sig lite mer vind.

Läser med tillfredsställelse en artikel i DN med följande rubrik och sak innehåll. "Meteorolog spår 12 varma somrar. Kanonväder i hela Skandinavien under juli och augusti under de tolv närmaste åren". Detta säger Wolfgang Röder, meteorolog vid Berlins

universitet. Han har haft påfallande rätt i sina förutsägelser och att det skulle kunna bero på växthus-effekten får man väl förskjuta, det gäller att tänka positivt.

Seglingssäsongen här hemma är för länge sedan slut, båten kom upp på land i början av september.

Säsongen kunde dock förlängas med två veckors segling i grekiska farvatten tillsammans med glada IF-seglare.

Sommarens höjdpunkt för kappseglarna blev givetvis Ulvö-regattan och SM-seglingarna, som avhölls under juni månad på

vattnen mellan Norrfällsviken och Ulvön, och som gynnades av toppväder. Dock var vindarna genomgående svaga. Lag Karl-Erik Nordin med IF 1552 visade god form på Ulvöregattan och med tre förstaplaceringar på sex seglingar såg ekipaget ut att bli farligt även på SM-seglingarna.

SVENSKA MÄSTERSKAPEN

SM-seglingarna samlade 33 båtar varav mer än tjugio kom från BIF-regionen. Startfältet innehöll en mångfald av tidigare svenska mästare och därutöver många andra vassa ekipage. Seglingsrangemangen löpte utmärkt med hjälp av ÖSS kompetenta och rutinerade seglingsledning, och samtliga sex planerade seglingar kunde genomföras. Redan under första seglingen visade lag Carlsson i IF 1724 god form och hemförde segern. Med fortsatt framskjutna placeringar behöll IF 1724 ledningen och var klara segrare när sjätte och sista seglingen återstod. Uppsalabåtarna IF 856 och IF 1639 uppvisade god fart och tog silver respektive brons. Anmärkningsvärt är att ÖSS-båtarna vann fem av de sex delseglingarna. Att många besättningar satsade stort märktes bland annat på mångfalden av nya segelställ där de tidigare dominerande seglen från Bengt Johansson fått konkurrens från bl a North Diamond.

LAG-SM

Det förefaller som att Lag-SM håller på att "dö ut". Det här är andra året med uteblivna seglingar. Trist utveckling, men jag antar att båtfrågan och ersättningsfrågan är faktorer som sätter käppar i hjulet.

MINNESREGATTA

I skarven mellan Ulvöregattan och IF-SM arrangerades "Pelle Melinders minnesregatta", en LYS-segling runt Ulvöarna som lockade 65 deltagare med lystal mellan 1,02-1,42. Det blev för egen del en

Forts sidan 11

Ulvöregattan 1997

Listan ordnad efter sammanräknat resultat

Reg nr	Namn	Klubb	Resultat	1	2	3	4	5	6	Summa
1 1552	Nordin Kar	ÖSS		1	5	3	4	5	6	14.00
2 1639	Eklund Sta	USS	DSQ	2	8	2	2	2	2	16.00
3 2207	Mattsson F	USS		2	1	7	3	4	11	17.00
4 2064	Widmark Ha	SuSS		5	7	3	4	1	5	18.00
5 1664	Westman Di	ÖSS		3	4	9	1	5	7	20.00
6 2223	Ögren Hans	ÖSS		4	10	4	5	8	3	24.00
7 2346	Pettersson	HSS		6	6	6	6	7	6	30.00
8 1205	Düner Stef	ÖSS	DSQ	3	2	10	10	10	10	35.00
9 709	Westman Ch	HSS		9	9	5	11	13	12	46.00
10 3283	Larsson Ha	ÖSS		8	11	DNF	8	9	14	50.00

DNF = Gick ej i mål DSQ = Diskvalificerad

IF-SM 1997

Reg nr	Namn	Klubb	Resultat	1	2	3	4	5	6	Summa
1 1724	Carlsson A	ÖSS		1	7	1	2	3	3	10.00
2 856	Eriksson B	USS		6	17	7	1	2	5	21.00
3 1639	Eklund Sta	USS		13	4	6	4	6	6	26.00
4 7	Westman Ov	ÖSS		3	5	17	3	16	2	29.00
5 1205	Düner Stef	ÖSS		9	2	14	9	4	7	31.00
6 2845	Karlsson B	MSK		7	10	3	DNF	7	4	31.00
7 2223	Ögren Hans	ÖSS		18	1	2	10	8	22	39.00
8 1201	Enström Ör	SsSS		2	15	5	7	17	10	39.00
9 1552	Nordin Kar	ÖSS		10	11	12	12	1	25	46.00
10 1664	Westman Di	ÖSS		5	8	11	13	20	11	48.00

BIF ranking 1997

Eftersom SM seglats på hemmaplan får SM:et räknas in i BIF-rankingen.

Båt nr	SM Ulvön	Vindhem Reg	Ord Reg	Norrlands Mästare	Ulvö Reg	Summa Poäng	Namn
S-1724	11					11	A Carlsson
S-7	10					10	O Westman
S-1205	9					9	S Düner
S-2223	8				2	10	H Ögren
S-1552	7				5	12	K-E Nordin
S-1664	6				3	9	D Westman
S-2064	5				4	4	H Widmark
S-3283	4					4	H Larsson
S-2346	3				1	4	B Pettersson
S-1725	2					2	P-E Näslund
S-3090	1		1	2		4	J Tjärnberg
S-709			2	1		3	C Westman

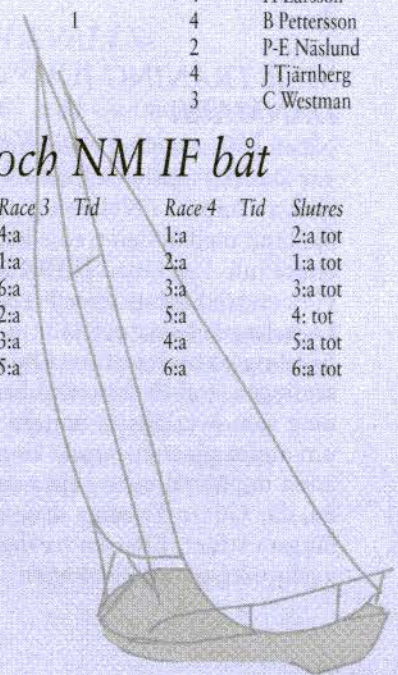
Ordinarie Regattan 1997 och NM IF båt

Namn	Race 1	Tid	Race 2	Tid	Race 3	Tid	Race 4	Tid	Slutres
J Tjernberg	3:a	1.46.22	1:a	1.36.07	4:a		1:a		2:a tot
C Westman	2:a	1.45.31	2:a	1.37.59	1:a		2:a		1:a tot
B Peterson	1:a	1.44.16	4:a	1.39.03	6:a		3:a		3:a tot
L Eriksson	4:a	1.47.29	3:a	1.38.36	2:a		5:a		4: tot
H Gilliusson	5:a	1.47.50	5:a	1.39.09	3:a		4:a		5:a tot
J Hallin	6:a	1.50.42	6:a	1.41.16	5:a		6:a		6:a tot

Slutplacering NM

Bäst av tre race

J Tjernberg	1:a	L Eriksson	4:a
C Westman	2:a	H Gilliusson	5:a
B Peterson	3:a	J Hallin	6:a



SVENSKA mästerskapen 1997

Då vi under några år inte riktigt nått toppen i resultatlistan på mästerskapsseglingarna, bestämde vi oss för en satsning med bl a regelbunden träning inför årets SM-seglingar.

Nya segel provades under vårens träningsseglingar och tillsammans med Bengt "Blixten" Johansson kom vi fram till att vi nog skulle satsa på lättvindssegel.

ELDDOP I UPPSALA

Vårt första elddop under våren var att åka ned till Uppsala för att segla fyra seglingar tillsammans med Mats Bengtsson i hans IF-båt S 3061. Som vanligt på Ekoln var vindarna skiftande både i styrka och riktning. Efter fyra seglingar lyckades vi segla in på en första plats, men bara med någon poängs marginal till Björn Eriksson. Den segern satt bra inför fortsatta träningsseglingar på Ö-viksfjärden.

MER TRÄNING I DANMARK

Nästa större segling vi satsade på var Danska mästerskapen som gick av stapeln i Nyköping på Själland mellan den tredje och femte juli. I en lånad båt lyckades vi ta en tredjeplats efter Preben Laerche på första och Göran Ejdeling på andra plats. Efter fem seglingar stod Preben med besättning som överlägsen vinnare men om andra platsen varade kampen ända in på mållinjen i sista seglingen, där Göran Ejdeling drog det längsta strået. Efter en trevlig avslutning på mästerskapen



I väntan på start.

började hemfärden till Örnsköldsvik och Svenska mästerskapen på Ulvöarna.

TUNE UP RACE

Pelle Melinders minnessegling runt Ulvöarna var vårt tune up race. På grund av för lite vind lyckades dock ingen av småbåtarna ta sig i mål. Det skulle också visa sig, att det högttryck som parkerat uppe i norra Finland, gav svaga vindar mellan ost och nordost under resten av veckan.

TAKTIK I FÖRSTA SEGLINGEN

Inför första seglingen som gick i lätta vindar, var vår taktik att försöka segla för babords halsar in mot Ronesundet och Ulvön, där det fanns en sydlig ström och mer vind än ute på flaket. Efter en fin start lyckades vi hålla vår taktik

till punkt och pricka, och vinna första seglingen.

Under andra seglingen hade vinden vridit något mer åt sydst samt tilltagit i styrk. Efter en trevande inledning lyckades vi segla upp oss till en sjunde plats. Hans Ögren tog en säker seger i denna segling.

Tredje seglingen. Den lätta ostan hade åter tagit överhanden, så vår taktik var redan klar. Åter en fin start i lä, och sedan var det "bare o åk". Nu hade också Hans Ögren kommit igång på allvar, så han blev vårt enda hot mot förstaplaceringen, men vi lyckades hålla honom efter oss i mål.

FRÅN TJUGONDE TILL ANDRA

I fjärde seglingen lyckades vi slå knut på oss själva och göra en riktigt dålig start. Men efter att ha



SM-vinnare.

funnit vinden lyckades vi kryssa oss upp från en plats runt 20:e till andra plats i mål. Nu såg det riktigt bra ut. Efter en serie på 1, 7, 1 och 2 gällde det bara att få till en hyfsad segling på avslutningsdagen.

SÄKRAD SEGER

Femte seglingen bjöd åter på lätta vindar. Nu var det Karl-Erik Nordins tur att dra ifrån fältet och vinna en komfortabel seger. Själva lyckades vi ta oss in på en tredje plats och därmed var totalsegern klar.

Under sjätte och sista seglingen kunde vi segla avslappnat. För första gången hade den sydliga brisen lyckats ta sig in på flaket. Normalt skall man segla mot Ytternäs vid den vindriktningen, men vi bestämde oss ändå för att hålla oss på den vänstra sidan av

banan. Då vi seglat första kryssen visade det sig att två båtar som gått mot Ytternäs låg före oss uppe vid märket. När vi seglat förbi kickbojarna vred vinden tillbaka mot ost, vilket resulterade i en rundbana in i mål. Hans Larsson fick målskottet. Själva tog vi oss in på en tredjeplats. Nu var det bara prisutdelning, bad och fest kvar. Festen avslutades i soluppgången på Myresön.

Vi seglare tackar ÖSS för väl genomförda arrangemang både till sjöss och på land.

Hälsningar

*Anders, Christer och Mikael,
IF 1724*

Bottenhavets IF-Båtklubb

Forts fr sidan 9

riktig rysare. Jag bedömde att vi skulle göra en utmärkt start uppe vid lovarsmärket när skottet gick. Men ack vad jag bedrog mig. Tjugo sekunder senare var vi inklämda med "gnisselkontakt" mellan två 30-fotsbåtar och på stäven en neptunkryssare.

Allt gick dock väl, resultatet blev endast några skrapmärken. Seglingen blev inte speciellt lyckad, endast sex båtar kom i mål, övriga kom inte fram – på grund av för lite vind – trist.

HÄRNÖSANDS- RAPPORT

Planerade seglingar i klass har genomförts. Ordinarie regattan vanns av IF 709 lag Westman, och Norrlandsregattan vanns av IF 3090 lag Tjernberg.

ÖRNSKÖLDSVIKS- RAPPORT

På hemmaregattorna har IF 1724 lag Carlsson dominerat. IF 1664 med Dick Westman segrade vid Norrbyskärsregattan, en LYS-segling med mer än 30 deltagare. Dick får dock inte alltid seger-skott. Vid LYS-seglingar på Höga Kusten Race fick han skott som sista båt. Omväxling förnöjer. Inget DM arrangerades.

SUNDSVALLS- RAPPORT

IF 2662 med Gunnar Jähkel och Harry Widmark deltog i SM med en hedrande tolfteplacering.

LULEÅ- RAPPORT

Solen har lyst även på Luleå-seglarna. Långkalsonger, tröjor och pälsar har kunnat bytas mot shorts och T-shirt. Ingen is har varit i sikte och kappseglarna vilar sig i form till kommande säsonger, rapporterar Roine Carlsson IF 3260.

IF 709 Christer Westman

Behandling av GENERANDE OSMOS under vattenlinjen

I kemisternas värld finns det många olika typer av osmos, för de flesta plastbåtsägare däremot är osmos liktydigt med plastpest. Här skall jag skriva om de erfarenheter jag fått sedan jag upptäckte att min IF hade plastpest.

STÄLL DIAGNOS

Vid höstuppläggningsen upptäckte jag att den aktre 1/3-delen av skrovet på styrbords sida hade fått mängder av små blåsor med en diameter på en till tre millimeter. När jag skrapade sönder de större blåsorna rann det ut en ättiksluktande vätska. Därmed var diagnosen ställd. I detta läget finns det ingen anledning att handla i panik. Båten överlever nog ett tag till, men jag valde ändå att göra någonting åt saken direkt.

LITTERATUR, TRYCKSAKER OCH VERKTYG

Jag lånade litteratur om plastpest-reparationer. Plastbåtsvård av Björn Peter Behrens är ett exempel. Armatech som är svensk generalagent för West System epoxiprodukter har bl a ett grönt kompendium och en del andra trycksaker.

Att det är viktigt att laminatet får god tid på sig att torka visste jag redan tidigare, därför började jag genast slipa bort ett stort antal lager gammal bottenfärg. Det stod snart klart att en oscillerande maskin av traditionell typ var oanvändbar. En Bosch PEX 12AE som både oscillerar och roterar visade sig fungera. Maskinen på full sprutt med grovt papper. De grövsta papperna jag fick tag på hade kornstorlek 36. Köp många paket, varje papper håller max 1

timme... Proffsen blåstrar eller använder en speciell fräsmaskin "gelcoatpealer" för att ta bort bottenfärg och gelcoat men då krävs vana händer.

Man lär även kunna använda en blandning av tapetklister och kaustiksoda för att ta bort gammal bottenfärg.

Jag slipade i entimmes pass då och då på kvällarna hela hösten. I bilens koffert låg hela tiden slipmaskin, papper mm. Och sist men inte minst ett riktigt andningsskydd. Glöm genast melittaliknande saker!

SLIPA OCH TORKA UT

Att slipa bort gelcoaten tänkte jag möjligen göra på det skadade området, men när bottenfärgen var fjärrnad insåg jag att det skadade området innefattade hela botten. Från laminatet trängde fukt ut och avtecknade sig som mörkare blå fläckar på min original fesblå gelcoat. Ett snabbt svep med slipen tog bort fläckarna men en stund senare var de där igen. Efter flera veckor fungerade det fortfarande likadant. Vore skadorna färre skulle man kunnat öppna porerna med försänkare i en bormaskin. Nu slipade jag bort alltihopa istället vilket faktiskt inte upplevdes som mera arbetsamt än att slipa bort bottenfärgen.

Sedan gällde det att sätta in så många torkningsbefrämjande åtgärder som möjligt.



Att tvätta det blottlagda laminatet med sötvatten med jämna mellanrum påskyndar torkningen. Öppna alla luckor och lock inne i båten och kör kupévärmare så mycket det är

Rodret krävde särbehandling för att torka. En del "torkhål" borrades med försänkare och rodret togs in i stugvärmaren och hängdes rakt. Efter hand som rodret torkade kunde man se den sura gråsvarta fyllningens färg sakta övergå till en något mera spånskiveliknande färg. Rodret böjde sig något medan det torkade vilket sägs bero på att det en gång av tillverkningsmekaniska skäl gjorts med olika fyllningsmaterial asymmetriskt placerade.

EPOXI UTAN LÖSNINGSMEDEL

I detta läget är man så trött på det

hela att man inte tål att se eländet, och det behöver man inte heller för nu tar det lång tid innan båten är torr och temperaturen är tillräckligt hög för att använda plasten.

I Klågerup några mil från Malmö ligger BeHåPe-Plast som säljer lösningsmedelsfri epoxi av fabrikat SP för 105 kronor kilot exkl. moms, epoxispackel i lösvikt m m. Dryga tusenlappen fattigare men ändå nöjd lämnade jag stället med åtta kilo epoxi, svart respektive vit pigmentpasta (lösningsmedelsfri) och 1 kg epoxispackel. Varför båtackhandels produkter är mycket dyrare vet jag inte än.

Epoxi som inte är lösningsmedelsfri skall man inte betala lika mycket för per kilo eftersom hälften av vikten dunstar bort och du själv andas in en del av det. Skyddet på din båt blir inte lika tätt och lite beroende på hur härdningsförloppet utfaller kan man få inneslutningar av lösningsmedel i plasten.

När man jobbar med lösningsmedelsfri epoxi behövs inget andningsskydd. Skyddsglasögon bör man använda liksom gummihandskar eftersom plasten är allergiframkallande. Vidare kan håret bli svårkammad. Att slipa i "grön" epoxi är farligt utan aktivt kolfilter framför näsan. Att slipa i gammal epoxi däremot är ogiftigt.

FÖRARBETEN

De sedvanliga grundstöttningshacken under kölen fräses rena med roterande fil, innan de, motorbrunnen och hålen efter loggen spacklades igen.

(Obs klassreglerna! Reds anm)

För att använda epoxin skall temperaturen vara minst 15°C, och det gäller även yttemperaturen på skrovet. Eftersom IF-båtens järnköl är inplastad tillät jag en dygnsmedeltemperatur som understeg 15°C en hel del. Vill man vara säker på att inte fuska skall skrovet fuktmätas av en fackman.

APPLICERING AV EPOXIN

Epoxin blandas i bestämda proportioner som man inte skall

ändra på. Jag blandade max 0,5 kg per gång i en GB-BigPac på en billig hushållsvåg av viktväktartyp.

Applicering med pensel ger stor skickettjocklek men leder ofelbart till rinningar på vertikala ytor. Jag började med pensel på de ytor som normalt ligger mot vaggan samt ytorna på roder och skrov vid roderspalten. Därefter var det bara att hänga på rodret, flytta rätt balkarna och fortsätta med resten. Med skumgummiroller fick jag på ca 0,5 kg per skrovhalva och med filtroller något mindre. Skumgummirollern gick ofta sönder innan två skrovhalvor var avverkade. Ytfinishen blev likvärdig i bägge fallen d v s en hel del luftnoppor. Tricket är att gå direkt efter med en billig pensel. Rollers och penslar kastas efter hand.

Första lagret läggs opigmenterat och underlaget skall vara rent och avtorkat med aceton. Överskatta inte epoxins förmåga att fylla porigheter. Det första eller kanske ännu hellre det påföljande svarta lagret spacklas, får härda ut och slipas. Sedan varvar man vitt och svart för att kunna se vad man håller på med. När plasten inte längre är klubbig men fortfarande kan t ex trycka ett märke med nageln, då skall nästa lager på. Helst skall man fortsätta i ett svep. Om plasten får härda ut måste man slipa och tvätta med aceton innan man fortsätter.

BOTTENFÄRG OCH YTFINISH

Ibland hör man om folk som slipar sina båtar med 400 eller t o m 800-papper. Jag slipade med 120-papper innan jag rollade på VC-17 och fastän den färgen är tunn jämnade den ut slipytan helt. En bonus är att färgen att fäster. I motljus kan man se svaga fluktuationer i skrovformen men detta är definitivt ingenting jag skulle använda 800-papper för att rätta till. Jag skiljer alltså på vad jag kallar ytjämnhet och skrovjämnhet. Inte ens IF:ens original gelcoatytta verkade vara helt jämn. Jämnheten på ytan mellan gelcoat och laminat är dessutom beroende av att någon en gång lyckades lägga jämntjockt med gelcoat i

formen.

Om man försöker hantera slipmaskinen med slutresultatet i åtanke blir båten troligtvis lika jämn som när den var ny även om man slipar bort det mesta av gelcoaten.

VARVSARBETE

Jag har hört att en IF-ägare 1995/96 begärde pris från ett varv för epoxibehandling och målning av friborden och fick en offert på 18 000:-. Detta är inget horribelt pris om man vid en jämförelse vill kunna räkna en anständig timpeng.

PLANERA FÖR TIDIG SJÖSÄTTNING

Jag tycker att en IF är värd detta arbete, men med facit i handen skulle jag inte kastat mig på jobbet så som jag gjorde. Det vore bättre att planlägga arbetet någon säsong framåt. Då skulle jag tagit upp båten tidigare och i god tid letat upp något magasin eller liknande där man kunde hyra in sig i ett hörn. Skrovet skulle torka snabbare, och med möjlighet att lägga ett lager varje morgon och kväll oberoende av väderlek skulle man t ex kunnat få på 14 kg på en vecka, och ändå sjösätta långt före midsommar.

Robert Östman, SWE 1164

*Från Tekniska
kommittén:*

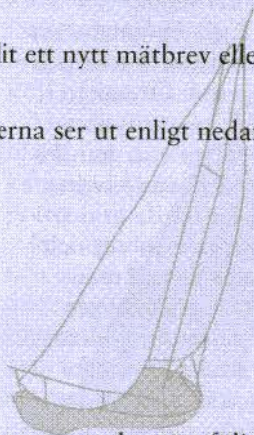
De nya mätbreven – STATUSRAPPORT

Förbundets medlemmar har i början av året blivit informerade om proceduren för att byta ut de gamla certifikaten från Marieholm till de nya personliga mätbreven.

Hittills har 218 medlemmar erhållit ett nytt mätbrev eller påbörjat proceduren för att få ett sådant.

Fördelningen på de olika regionerna ser ut enligt nedan:

Region	Antal mätbrev
BIF	32
OIF	88
SSIF	40
SOIF	12
VIF	46



Mätbrevstättaste region torde SSIF vara, mycket tätt följd av BIF. Övriga regioner ligger långt efter. Troligtvis finns det förhållandevis lika många gamla certifikat att byta ut i dessa regioner som i SSIF och BIF.

Möjligheten att byta ut sitt gamla certifikat till ett nytt mätbrev finns fram till 31 mars 1998. Efter detta datum ska alla mätbrevslösa IF-båtar mätas in för att förbundet ska kunna utfärdat ett mätbrev. Så även om du inte kappseglar med båten just nu finns det anledning att byta ut det gamla certifikatet, om du har något.

För att ett certifikat ska vara giltigt för utbyte krävs att det är påskrivet på framsidan av en representant för Marieholms Bruk eller Svenska IF-båtförbundet och/eller är påskrivet på baksidan av en mätman.

Enligt de nya klassreglerna krävs att man har ett personligt mätbrev för att man ska få kappsegla med sin IF-båt. Undantagna är rena LYS-seglingar, där inget mätbrev krävs, men där båten ändå skall vara i enlighet med klassreglerna..

Så du som har ett gammalt certifikat från Marieholm, passa på att få det utbytt innan tiden går ut den 31 mars 1998!!

MEDLEMSUTVECKLING

Ostkustens IF-båtklubb har fått 70 nya medlemmar i år. Den glädjande tillströmningen har inneburit lite problem för oss, när det gäller att skicka ut "Samlade IF-tips om IF-båten" som vi lovat till nya medlemmar. Så fort OIF fått meddelande om nya medlemmar och hunnit trycka upp nya kompendium har de skickats ut. Om någon missats är jag tacksam om du hör av dig. Netto har medlemsantalet ökat med 20 medlemmar upp all time high 304. Träff kommer att ordnas för nya medlemmar i vinter och då kan vi kanske också lätta lite på förrådet av gamla tidningar.

INTERNET

Under tiden vårnumret av Medvind trycktes hann OIF ändra internet adress till <http://home5.swipnet.se/~w50743/>. Vår web-shipper är Jakob Lindström, IF 277. Han har gjort ett förnämligt och uppskattat jobb och är proffs i branschen. Ofta har resultaten från helgens seglingar varit inlagda på internet redan på måndagen och ställningen i Stockholm-cup varit uppdaterade. Jakob har många friska idéer för att utveckla hemsidan. För att ge medlemmar en god service och medlemsförmåner och samtidigt få en billig distributionskanal kan vissa sidor kodas för enbart medlemmar. En godbit som vi dock lagt ut för alla är North Sails trimguide. Vi tror att fler härigenom lockas att kappsegla, och att aktiva från andra klasser kanske kan bli intresserade av att byta klass, och då vill man också bli medlem för att ytterligare förkovra sig. Det vi efterlyser är IF-foton att lägga ut. Det finns många duktiga fotografer och vi vill att ni hjälper oss med detta.

Seglingssäsongen

ÖKANDE INTRESSE

IF-klassen är väl den enda ej trailerbara båt som har ökat på kappseglingssanorna under 90-talet i Stockholm. IF-seglarna i Stockholm har blivit ett stort kommissällskap med Lasse Andersson som pådrivande. Mycket av intresset i klassen beror säkert på att det är så jämt i toppen, där dagsformen, olika väder etc verkar vara avgörande. Vad sägs om att det i OIF:s regattor fanns 15 olika segrare i delseglingarna. Uppsalas givande kvällseglingar har nu fått en motsvarighet i onsdagsseglingarna vid Bosön. Björn Österberg har ofta varit med som gast och sparringpartner. Årets rookie har varit Sören Swärd från KSSS som i sitt första DM i IF vann totalsegern. Han har dock meriter från VM-seglande i 11-metersklassen. Att vi har duktiga IF-seglare damer visade sig också i damseglingen Kaktuskannan. Där deltog 6 IF-båtar och bortsett från en Express så toppade Tiina Andersson före Christina Dahlborn och Ulrika By. Ulrika vann för övrigt Libertus race dagen innan.

GASTAR OCH GULD-IF

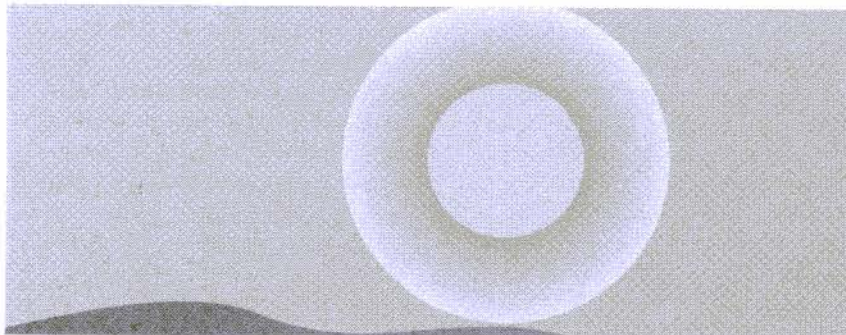
Vi vet att det är viktigt att knyta till oss gästar i IF-klassen för att ingen skall behöva stanna hemma pga gästbrist i dessa golftider. Vi gjorde en drive (ej golf) på båtmässan och erbjöd intresserade att gratis komma med på våra kappseglingsskurser. En som nappade var Tom Björkholm som blivit Yngve Carlstens duktiga gäst. Han har ofta även i hårt väder varit ensam gäst och de har därför haft en hel del eskapader i spinnakerseglingen. Styrelsen har beslutat tilldela Tom det ständigt vandrande priset *Guld-IF:en* för sina insatser.

OSTKUSTRANKINGEN OCH STOCKHOLM CUP

För första gången sedan Ostkustrankingen infördes har en stockholmseglare toppat före elitseglarna från Uppsala. Segrare blev Pontus Rosberg med Anita Sikström. (Henriks föräldrar, se vistående artikel). Christer Wallsten var tvåa och Staffan Eklund trea. Totalt deltog 39 båtar. I Stockholm cup vann Pontus Rosberg före Rune Lagerqvist och Sören Swärd. Här deltog 35 båtar.

TORD SUNDÉNS PRIS

Banseglingarna har i år enbart gått på korta rakbanor och antalet seglingar blivit betydligt fler. Jättekul. Tord Sundéns pris seglades det om för första gången och det skedde i Uppsala. Anders Carlsson Örnköldsvik vann i lånebåt. Tyvärr deltog ingen från Stockholm, säkert beroende på den kompakta vårsäsongen. Nästa år kommer Tord Sundéns pris att seglas om i samband med Vikinga-regattan helgen före midsommar.



OSTKUSTRANKINGEN (39)

1	3352 Pontus Rosberg	Bosö BK	9
2	1289 Christer Wallsten	USS	11
3	1639 Staffan Eklund	USS	11
4	1825 Rune Lagerqvist	SS Vega	18
5	814 Ragnar Jalakas	Ekoln	29
6	913 Lars Andersson	Waxholm	29
7	1742 Yngve Carlsten	Ålsten	31
8	2835 Sören Swärd	KSSS	109
9	2003 Johan Åqvist	USS	120
10	2132 Ulrika By	Bosö BK	123

STOCKHOLM CUP (39), PRISTAGARE

1	3352 Pontus Rosberg	115
2	1825 Rune Lagerqvist	93
3	2835 Sören Swärd	88
4	1742 Yngve Carlsten	79
5	913 Lars Andersson	73
6	385 Bengt Linnman	70
7	2132 Ulrika By	63
8	1289 Christer Wallsten	54
9	1639 Staffan Eklund	51
10	2966 Anders Söderqvist	43
11	814 Ragnar Jalakas	43

TORD SUNDÉNS PRIS

1	Anders Carlsson	Ö-vik	1-3-1-4-4	9
2	Björn Ericsson	USS	2-1-8-3-3	9
3	Fredrik Mattsson	USS	5-6-3-5-1	14
4	Christer Wallsten	USS	4-7-2-6-2	14
5	Stig Jansson	USS	7-5-4-2-9	18
6	Olle Lavemark	USS	3-4-5-7-8	19
7	Ragnar Jalakas	Ekoln	6-9-7-1-6	20
8	Staffan Eklund	USS	8-2-6-8-5	21
9	K-E Nordin	Ö-vik	9-8-9-9-7	33
10	Johan Axelsson	USS	10-10-10-10	40

OSTKUSTMÄSTERSKAPEN (14)

1	Christer Wallsten	6
2	Staffan Eklund	9
3	Pontus Rosberg	10
4	Sören Swärd	13

Vinterprogram

Bland annat kommer vi att samla aktiva kappseglare för ett rådslag om kommande säsong, kappsegling-utbildning och framför allt frågan var vi skall förlägga 1999 års SM. En intresserad arrangör är Oxelösunds SS. Vi kommer att lägga mycket stor vikt vid den sociala biten och hur det kan bli lockande för medföljande familjer och barn.

Vidare tänkte vi plocka hit några av Uppsalaseglarna från Sverigeeliten för att lära oss hur vi ska arrangera för att hissa spinnakern genom förluckan, och andra trimanordningar samt hur och varför vi använder dessa.

I början av nästa år blir det repris på Stickan Lidéhns bildspel

från hans och Steves seglingar till Shetlands- och Färöarna. Vi har även kommit överens med Benns' riggverkstad om ett studiebesök hos dem i Saltsjö-Boo, i mitten av februari då deras nya undervisningslokaler är färdiga.

MASTER OCH FÖRSÄKRINGAR

Benns' kom med nyheten att Selldén köpt upp Proctors. Som bekant är det dessa två företag som tillverkat alla master till IF-en.

Benns' jobbar för att vid masthaveri få köpa enbart maströret och sedan flytta över oskadade tillbehör till den nya masten. Detta förbilligar avsevärt för den drab-

bade jämfört med att behöva köpa en hel komplett rigg. Vi diskuterade även försäkringsfrågor där nedskrivningsregler innebär att vi får mycket dålig ersättning för masten i förhållande till kostnaden. Även riggmakarna upplever detta som ett problem och verkar för att samma regler som gäller i Danmark borde gälla. Båtagarna borde kunna sätta press på de svenska bolagen genom att hota med att försäkra sig utomlands.

PUBKVÄLLAR

Styrelsen är helt inne på att även i år ha pubkvällar. Det blir första helgfria onsdagen i månaden. Plats är i skrivande stund inte klar då det fanns lika många meningar som deltagare.

Då isarna bär blir det givetvis även i vinter långfärdsskridskoturer. Kontaktperson för öl och is är Gunilla Behring eller hennes telefonsvarare 08-717 01 75.

Rune Lagerqvist



Rapport från en juniorgäst

Jag heter Henrik, Henrik Rosberg och är nio månader. Min pappa Pontus seglar en orange IF som heter Apelsinen, och mamma följer med och gör som han säger - i alla fall när det är kappsegling.

Jag har hört att en del människor tror att det är knepigt att ha med sig små barn på båten, men jag vill härmed dementera sådana rykten. I och för sig är jag ju en ovanligt "salt" kille. Redan i fjol, medan jag fortfarande hade det bekvämt i min mammas mage, fick jag vara med om en hel del seglaräventyr. Vi var bland annat med på SM i Mönsterås, och som ni kanske kommer i håg, blåste det

en smula. Mamma påstår att det var på grund av mig som hon hängde ut över läsidan och ... matade fiskarna ... så fort det gick lite sjö, men jag tror att hon helt enkelt är en landkrabba! Tur att jag brås på pappa.

Pappa och mamma lämnade mig i land under Lidingö Runt, trots att jag var över fyra månader, och även om jag alltid försöker vara cool, fick jag kosta på mig ett belåtet leende när mamma kom hem. Hon ringde hem efter målgången, just som jag gjorde min imitation av brandlarm, så hon hoppade av vid Sticklinge Udde och joggade en kilometer hem -

uppför, iklädd seglarställ och gummistövlar. Gissa om det var varm milkshake som serverades...

Veckan efter Lidingö Runt fick jag äntligen vara med på en segling - en onsdagssegling på Bosön. Det var inte något speciellt med det, annat än att servicen var urkass. Jag blev nedbäddad på golvet med en massa kuddar överallt, och sedan började ett fruktansvärt oväsen - fall som skramlade, block som rasslade, segel som prasslade, och ett evigt klampande på däck. När jag protesterade, stack mamma ned huvudet i ruffen och sade "Det är en och tjugo till start, du får vänta tills vi har startat och rundat första bojen". Va!! När hon äntligen behagade komma ned, var jag så trött att jag inte hann skälla på henne ordentligt innan jag somnade. Hon förstod nog i alla fall, för när jag sedan blev hungrig fem minuter innan målgången, kom hon ned direkt, fast det var en gipp på gång. Något gick nog på tok, för pappa sade en massa ord som jag inte

riktigt förstod; ”häll vete” och ”Gävle” lät det som.

Inte långt därefter, var det dags för Saltsjöbadsregattan och då fick jag vara hos farmor två hela dagar. För min del gick det fint, men mamma hade glömt mjölkpumpen hemma, så det var fint tryck på min lördagsmiddag, vill jag lova. Det blåste visst väldigt lite när de skulle hem från banan, så de fick paddla in. Mamma muttrade något om sympati för mjölkkor vid strömavbrott, och att någon Dolly kunde slänga sig i väggen. Ibland förstår jag mig inte på henne - varken jag eller pappa hade några klagomål.

Även om det blev långa dagar på Baggensfjärden, fick jag ju träffa mamma på kvällarna. Man vill gärna göra det när man bara är drygt fem månader. När det var dags för Vikingaregattan, fick min moster Malin och hennes kompis Pernilla, därför helt enkelt lov att följa med ut till Ekholmen. Vi hade det finfint på dagarna, och de snälla tanterna i klubbhuset hjälpte till att värma min mat. På kvällen fick jag vara med så länge jag orkade, och sedan sov jag i vagnsinsatsen.

Jag fick förresten höra av moster, att hon och Pernilla blev

utsatta för ett riktigt ragningsför-sök. Det började med att två killar ville bjuda dem på middag veckan efter, och slutade med att killarna tyckte att man kunde strunta i maten, och så att säga gå direkt på rödbetan - fast är inte det också något man äter? Man kanske inte ska berätta vilken sorts båt de seglade på, men den är visst stor och dyr och har ett ”C” i seglet. Över lag tror jag att barnvakterna haft mer bekymmer på festligheterna än med mig, för på Rasta hade de fasliga bekymmer med en Djurgårdare, vad nu det är. Pappa lät som om det är ett likadant ord som Gävle, men det är visst alla såna där med randiga halsdukar, om de inte är grönvita. Förutom kappseglingar, har jag också semesterseglat lite. Vi var ute i två veckor under sommaren, och då hade jag börjat äta riktig mat - jag var ju en stor kille på sju månader. Matfrågan var faktiskt inget större problem - jag fick äta potatis och makaroner från de storas middagar, lite burkmat ibland, och framför allt; bananer! Sovplatsen var lite krångligare, men efter lite funderande fick jag sova på en av kojerna, med kuddar inkilade under dynan. Jag tyckte mycket om att bo i båten, men när pappa

fick för sig att vi skulle kryssa mer än ett par timmar, sade jag ifrån. Han trodde att jag skulle sova så länge vi seglade, men jag tyckte att det var alldeles för spännande för att sova. Det var väl okay så länge vi hade medvind, så att man kunde sitta upp, men att försöka utforska världen på kryss är inte lätt. För att nu bara inte tala om svallvågorna från dessa Waxholmsbåtar!

Det kanske var tur att jag inte lärt mig stå och gå den här första sommaren till sjöss, utan nöjde mig med att sitta upp. Mamma och pappa pratar redan om en massa otäcka saker inför nästa år, som ”fastspänd i cykelstolen”, ”knyta rep i flytvästen” och nu senast om ”postens pakettejp”, bara för att jag har börjat undersöka blomkrukor, kökslådor och annat spännande. Självt tycker jag att det ska bli skönt att få springa omkring barfota över hela kroppen på klipphöllar och sandstränder, höra måsskrik och vågkluck, och se så exotiska platser som Tärnskär, Sandhamn och Bullerö. Resten av världen, och kappsegling, spar jag till senare. Det är snart sommar igen!

*Henrik, minsta gästen på 3352
Apelsinen.*

SSIF visar åter framfötterna! Som förr om åren växer vi så det knakar. I år har vi vuxit mer än vanligt. Hela tjugotre nya medlemmar har ökat nettot med cirka sju till drygt 80. Omkring 40 av regionens cirka 70 båtägare har eller håller på att skaffa sig ett nytt personligt mätbrev. Och aktivitetsnivån är hög. Med nitton båtar på startlinjen i årets DM-regatta sätter vi nytt rekord!



SSIF i ständig utveckling

Nästa år, 1998, anordnar vi SM i Råå. Cirka 15 SSIFare, omkring 10 duktiga danskar och en stor IF-armada från VIF kommer att, tillsammans med den främsta IF-eliten från BIF, OIF och SOIF, bilda ett imponerande startfält. Och veckan innan seglar vi Danska Mästerskap i Köge Bugt endast cirka 35 NM söderut. Gör som Anders Carlsson burkar göra! Passa på att träna till SM i ett riktigt internationellt mästerskap!

IF-klassen har en stark ställning i Sundet. Med sina två eskadrar i Malmö och Råå dominerar man entypskappseglingen. Det kommande SM-et kan dessutom ge IF-seglingen en ytterligare vitamininjektion och locka ännu fler seglare till IF-klassen.

Tävlingsutbudet har varit stort. Vi i södra Sundet har kappseglat sedan början av maj och hållit på till slutet av september. Här nedan

kommer en snabbsummering av några händelser på banan, både nära och i fjärran land och region:

MSS CUP 3 – 4 MAJ

Kappsegling i iskallt smältvatten från den norrländska älvarna. Fyra deltagare. Team Sjökan i SWE-2592 hade bäst flyt och vann med en placering.

POKLALSEGLINGEN 10 MAJ

Sex deltagare. Team Sjökan vann igen på att team Why Not i SWE-1404 hade fel på varvräknaren.

HEMPEL CUP 31 MAJ – 1 JUNI

Sju skånska båtar hade tagit sjövägen över Sundet. Ytterligare tretton danska IF-ar fyllde upp startfältet till imponerande tjuugo. Vindarna blev svaga och växlan-

de. Bäst av skåningarna lyckades team Why Not i SWE-1404 med en fjärdeplats.

LAGUNEN BANSEGLING CUP 8 JUNI

Team Why Not spikade alla tre seglingarna och var överlägsna de sju övriga besättningarna.

DANSKA MÄSTERSKAPET 2 – 6 JULI

Nio SSIF-båtar deltog i mästerskapsregattan i Ise Fjord mitt i Själland tillsammans med 23 danska och sju andra svenska båtar.

Team Why Not från Lagunen var bästa SSIF-båt på en hedrande 10:e plats. Övriga SSIF-IF-are placerade sig enligt:

13: SWE-58 Bettan
17: SWE-13 Cavatina
23: SWE 1870 Infinit

- 26: SWE 829 Ingela
 27 SWE 263 Kerberos
 28 SWE 2592 Sjökan
 29 SWE 3310 Team Rådenholt/
 Lagerqvist
 34 SWE 1735 Non Stop

INTERNATIONELLA DM-REGATTAN 23 - 24 AUGUSTI

Nitton IF-ar! Årets danske mästarbesättning, team Admiralinden i DEN-69 vann regattan. Men team Why Not i SWE-1404 var nära. En disk lade krokben för skånebåten. Men det räckte ändå för bästa svenska placering och DM-tecknet.

ÖRESUNDS- MÄSTERSKAPET

Mästerskapet är ett sammandrag av de danska Hempel Cup, Frem's Hovedkapeglets och den skånska DM-regattan. Första gången i historien lyckades det för en svensk båt att komma på medaljplats. Team Why Not i IF-1404 tog bronsplatsen efter de danska DEN-69 och DEN-228. Hedrande placeringar fick även de svenska SWE-829 och SWE-13 som kom femma respektive sexa i sammandraget.

Marek Janiec, ordförande

Vad händer i Råå?

1997 har för IF-seglarna i Råå inneburit både tävlings- och turssegling samt en del förberedelsearbete för 1998 års SM som ska gå i Råå.

VECKOSEGLINGAR

Liksom tidigare seglar IF-båtarna i egen klass. Det är tydligt att bara IF-båten förmår leva och samla tillräckligt antal båtar. Detta gör att vi håller hög klass och därför hävdar vi oss mycket bra även i handicap-tävlingar. S-180 Bolero med Bengt Friberg visade åter sin styrka och vann totalsegern före S-58 Bettan med Peter Wulff i Råås veckoseglingar. S-1870 InFinit med Johan Winberg, S-1406 Nadja med Göran Lundblad och S-991 Papa-Papa med Göran Persson belade platserna 5, 6 och 7. På plats 9 och 11 hittar vi ännu fler IF-ar: S3310 Sofia III med Curt Rådenholt och S-1871 Libell med Lars-Erik Persson.

IF-båtarna har således dominerat veckoseglingarna i Råå. Av de 11 första båtarna är 7 stycken IF-ar. Totalt har ca 30 båtar deltagit varav 9 IF-båtar och i snitt har det varit 5 startande IF-båtar varje vecka.

MÄSTERSKAPSSEGLINGAR

Bettan har tydligen hittat knappen. Det är den Råå-båt som nått bästa resultat vid övriga seglingar i regionen. Vid Distriktsmästerskapet i Lomma gjorde man en 5:e (Bolero 7 och InFinit 8) och vid Öresundsmästerskapen en 9:e plats (InFinit: 12 och Nadja: 13). Vid Danska Mästerskapen slutade Bettan på en 13:e plats (InFinit 23 och Sofia III 29). Vissa andra båtar har därför börjat infiltrera Bettans besättning.

ÖVRIGT

InFinit blev 2:a vid Råås klubbmästerskap i ensamsegling före Bolero, medan Bolero defilerade

före InFinit och Libell på Ven Runt.

På danskarnas traditionella avslutningssegling, Jamesson Cup, blev Bolero 7:a som enda svenska båt.

Det är glädjande att se nya båtar på banorna. S-820 Substitut med Fredrik Ottermo (15 på Själland Runt och enda svensk), S-1629 Nina med Rikard Alm, S-1899 Prozac med Roland Strand och S-2059 Zaa med Johan Forsman är exempel på nya Råå-Helsingborgsbåtar som vi kommer att se alltmer på havet. Det finns fler seglare som funderar på att börja tävla. Var med du också! Vi hjälper dig gärna med trim eller svar på andra frågor.

SM-INFORMATION

1998 års Internationella Svenska Mästerskap i IF-båt i RÅÅ den 8 - 12 juli

Arrangeras av RÅÅ-Helsingborgs Segelsällskap i samarbete med RÅÅ Jolleklubb. Planerna är följande:

Inmätning och tune-up race onsdagen 8 juli. Torsdag till lördag seglas det 6 - 8 seglingar av krysslans typ.

Grillkväll på torsdag, regattabal med prisutdelning på lördag. Söndagen är reservdag.

Råå bjuder intressanta och utmanande seglingsvatten. Sjön går inte alltför hög, och vädret är ofta mycket bra. Seglingarna hålls normalt i hamnens närhet. I Råå finns fina och omtyckta stränder. Det finns också gott om utflyktsmål i närheten.

Seglingarna är öppna för medlemmar i de nationella IF-förbunden. Då de Öppna Danska Mästerskapen kommer att gå en dags segling från Råå veckan innan, öppnas möjligheten att delta i två mästerskap 1998.

Har du frågor kan du kontakta Bengt Friberg, 042-26 17 00 eller Johan Winberg, 042-26 12 08.

Inbjudan kommer på vanligt sätt att distribueras till samtliga medlemmar i det Svenska IF-båtförbundet och ett flertal andra organisationer.

Johan Winberg



VIF^{cupen} 97



VIF-cupen 1997 har bestått av sju seglingar varav två fick räknas bort. Ett drygt tjugotal båtar har deltagit i årets cup. Många gjorde dock sin enda segling i Tjörn Runt. På övriga seglingar har sammanlagt cirka tio båtar deltagit.

Segrare blev, liksom förra året, Mikael Henriksson i IF 2377, oftast med Per Osvalds och/eller Alf Andersson som gästar. Avgörande blev sista seglingen, som var LSS höstregatta. Anders Ewert (222) var inte långt ifrån att ta hem segern och därmed cupsegern. Göran Ejdeling (2404) var inte heller många poäng efter, trots att han endast seglet fyra seglingar.

RESULTAT VIF-CUPEN 1997

1.	2377	Henriksson/Osvalds/Andersson	45p
2.	222	Ewert/Ewert/Ljunglöf	42p
3.	2404	Ejdeling/Ejdeling/Lindahl	39p
4.	898	Fredrik Molander	33p
5.	1094	Bengt Cederblad	31p
6.	1687	Joachim Osbeck	29p
7.	2447	Anders Hellman	29p
8.	1506	Bengt Anvenius	26p

Mät din båt!

Från och med säsongen 1998 krävs enligt IF-båtens klassregler mätning av båt för att erhålla mätbrev. (Läs även om detta på annan plats. Reds anm). De båtägare som behöver få sin båt inmätt bör först rekvidrera mätprotokollet från tekniska kommittén (kan också hämtas via Internet) och sedan ta kontakt med en av Svenska Seglarförbundets mätmän.

En lista över SSF:s förbundsmätmän kan fås från VIF:s styrelse eller från Svenska Seglarförbundet. Inom VIF:s region finns mätmän på följande orter:

Alingsås, Floda, Grebbestad, Göteborg, Halmstad, Hammarö, Karlsborg, Karlstad, Lidköping, Ljungskile, Mariestad, Onsala, Otterbäcken, Stenungsund, Träslövsläge, Trollhättan, Uddevalla, Varberg och Åmål.



ÖRESUND något att segla på

Öresund, eller Sundet (the Sound) som det heter på skånska (och engelska) har en mycket speciell status.

Passerande båtar seglar alltid inom antingen Danmarks eller Sveriges territorialvattensgräns, men befinner sig trots det på internationellt vatten. Vi skåningar bryr oss inte speciellt mycket om var vi befinner oss, eftersom vi betraktar HELA Sundet som vårt skånska hemmavatten. På samma sätt, men omvänt, betraktas Sundet av danskarna. Även regattorna i Sundet betraktas som nationella trots att de nästan alltid är internationella.

Öarna...

Öar finns det ont om i Sundet. Men de finns, hela sex stycken. För att få fler har man måst skapa öar utöver de tre naturliga. Öarna är i storleksordning:

Amager

Jättestor dansk ö, som gränsar till Köpenhamn. Mest känd för taxfreebutiken på Kastrop och Dragörs Båthamn. I Dragör är det lördagsöppet i Vin&Spritbutiken.

Saltholm

Stor ö som är större under vattnet än över (som ett isberg). Trots sin storlek är den lätt att segla på. En gång om året seglar man kappsegling runt Saltholm.

Ven

Stor kritklippa mitt i Öresund med ett och annat backafall. Även runt denna ö kappseglar man. På Ven finns två båthamnar, en på östra och en på västra sidan.

Ön

Den enda utanför Limhamn. Konstgjord och numera fastgjord

med fastlandet via en vägbank. Utanför Ön kappseglar man. På Ön är det fashionabelt att bo.

Middelgrunds Fort

Konstgjord ö med någon slags militär verksamhet. Beklädd med radioantenner.

Flakfortet

Även den är konstgjord. Ön blev byggd i början av 1900-talet och var då avsedd som militärgarnison. Numera inrymmer ön en båthamn samt en fashionabel restaurang. Fritidsseglargourmeter i seglarställ blandas ofta med galagäster i frackmundering.

...och hamnarna

Båthamnar finns det gott om i Sundet. De är flest på den danska sidan. Det är till dessa hamnar de skånska IF-seglarna styr sin kos för att handla sitt husbehov av en och annan bajer. I en IF-båt försvinner det lätt ett flertal backar, utan att det egentligen märks mer än på friborden. En standardstuvningsplan för IF-en ser ut enligt följande:

2 30-öls backar i akterutrymmet.
4 12-öls backar i kistbänkarna

4 30-öls backar i stickkojerna
3 30-öls backar i utrymmet under sittbrunnen
2 30-öls backar i garderoberna
2 30-öls backar på durken under masten

Detta utgör 438 bajer av valfri sort. Två turer täcker vinterbehovet för den SydSvenske normalkonsumenten.

Under transportseglingen från Danska Mästerskapet, dvs. från Mosede Fiskerihavn inne i Köge Bugt till Råå vid Öresunds norra utlopp, kan man med fördel göra strandhugg på följande ställen:

Strandparken

Ett enastående naturområde. Innehåller fyra båthamnar (**Hundinge, Ishöj, Vallensback** och **Bröndby**) och cirka 7 km badstrand med fint badvatten.

Dragör

Både en modern marina och en fiskehamn med äkta miljö. Mycket nära från kajen till allehanda butiker och många restauranger. Lämplig att angöra vid bunkring eller om man blir sugen på danska wienerbröd.

Sundby

Trevlig liten hamn med en hamnkrog, som serverar mat till "hyggelige" priser. Lämplig att angöra vid lunchtid. Rännan in är smal och det är MYCKET grunt utanför utprickningen.

Christianhavns Havn

Hamn inne i Köpenhamn, mitt emot Nyhavn. Nära till centrum.

Langelinie

Gångavstånd till Köpenhamns centrum. Den närliggande paviljongen är säte för Kongelig Dansk Yachtklub. Hamnen övervakas av Den Lille Havfrue.

Taarbaek

Trevligt gammalt fiskeläge, som ligger nära Dyrehavsbakken. Lämplig för nöjeslystna.

Kyrkbacken

Ligger på Vens västra sida, vid det välkända backafallet. Betraktas som dansk av danskarna.

Känd för sin cyklande kvinnliga hamnfogde.

Marek Janiec, SSIF
IF-829 "Ingela"

kvällstur med SXX "GRATIA"



På kvällen den 17:e september svepte en västlig kuling på ca 15m/s in över Göteborgs skärgård. Svenska Kryssarklubbens "Gratia" med Jösse och Lena Skåpe som befäl, och tjugofem entusiastiska VIF-medlemmar som besättning kämpade sig sakta fram i motvinden. Nyss hade vi lämnat Nya Varvet efter en kort genomgång på akterdäck där skepparen gav direktiv om hur vi skulle uppföra oss ombord. "- Håll käften och gör som vi säger!" var ett budskap som inte kunde missuppfattas. Planerna för kvällens segling var att gå för motor västerut mot

Forts nästa sida

Forts fr föreg sida

Dana Fjord för att slippa kryssa i hamninloppet, därefter sätta segel och sträcka norrut.

TRE MAN PÅ STORFALLET

Utanför Dana Svartskär gjordes klart för segelsättning. Under Lena Skåpes kommando så bemannades pikefall, klofall, fockfall, nedhal, backstag, klyvarfall mm av ivriga besättningsmedlemmar. På grund av den hårda vinden så hissade vi bara revat storsegel, fock och klyvare. Det är ett styvt jobb att hissa segel på en båt i Gratias storlek och det är stora krafter i rörelse så det gäller att se upp när åttahundra kilo storbom kommer svepande.

FÖRLIG VIND OCH FULLMÅNE

När seglen var satta så kunde vi falla av och sätta kurs norrut. Det var en mäktig känsla när Gratia krängde ner åt styrbord och satte fart. För att klara Stora Varholmens udde så var vi tvungna att göra ett slag västerut men stävändningen gick litet trögt pga att vi enligt Jösse hade något för litet segel uppe. Väl tillbaka på nordlig kurs så gick solen ned bakom Hönö och lanternorna på Gratia

tändes. Vinden tycktes ha mojnät något och det var stjärnklart när vi seglade förbi Hjuviks färjeläge och upp i Björköfjorden. Efter ungefär en timmas segling så vände vi och satte kurs hemåt. Om färden ut hade varit något kylslagen pga motvinden så blev hemseglingen desto behagligare. Med vinden i aktern och i skenet från en vacker fullmåne så gjorde Gratia god fart genom Lilla Varholmssundet och tillbaka in mot Göteborg.

EN GOD SUPÉ

På vägen in så vinkade vi till passagerarna på englandsfärjan Tor Britannia och efter en försiktig gipp så togs seglen ner i Nya Varvets hamnbassäng. Efter tilläggning och förtöjning så samlades alla under däck för att äta en god supé bestående av räkor och vin. Jösse och Lena berättade att Gratia byggdes i början av 1900-talet i England och hon är alltså snart hundra år gammal. Skrovet är byggt i teak vilket är ganska ovanligt. Hon renoverades för ca 10 år sedan och är nu i ett mycket gott skick.

Kvällen blev ganska sen innan vi skildes åt. Trötta men lyckliga över att fått vara med om en stor seglingsupplevelse. Stort tack till Jösse och Lena Skåpe för att ni gjorde detta möjligt.

Anders Hellman

Årets danska mästerskap avgjordes utanför Nyköbing på Sjaelland, en stad vid Isefjord, dvs det stora innanhav som delar norra Sjaelland i två delar. Detta innebär, att alla danskar och svenskar i Öresund fick en tillfartssegling på ett par dagar, men å andra sidan hade båtar från Göteborg en kortare sträcka än normalt.

Varför seglade vi från västkusten till Danmark då? Ja, i första hand därför att det var det mästerskap som var lättast att nå på egen köl. Att det dessutom innebar en semestersegling till utlandet och deltagande i ett gemytligt arrangemang gjorde det ännu bättre.

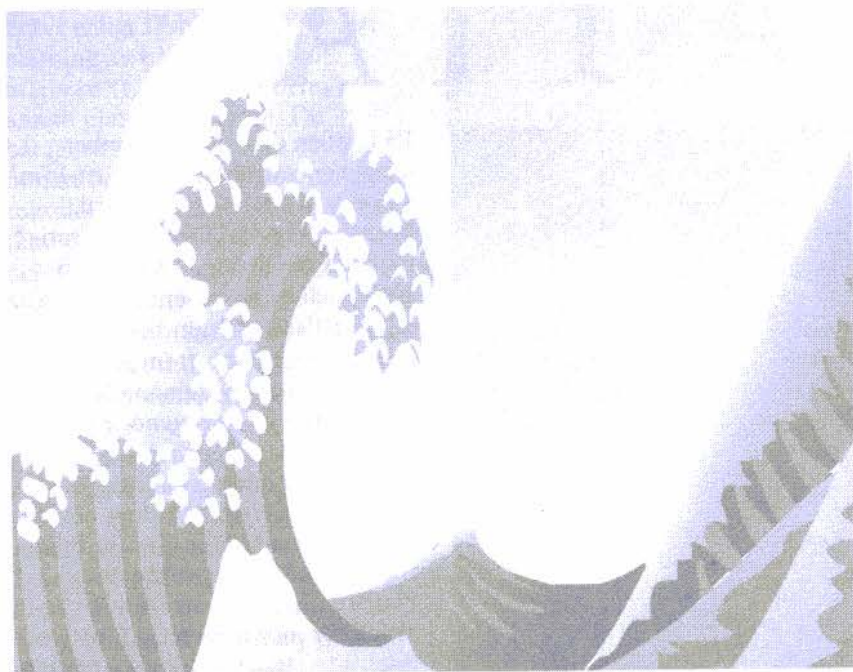
IDEALVINDAR PÅ KATTEGATT

Efter att i tre år ha deltagit som gäst hos Marek Janiec från Malmö, beslöt Bengt Cederblad och jag att vi i år skulle segla egna båtar i DM. Seglingen från Göteborg till Sjaelland inleddes en tidig morgon. Vinden var ostlig(!) 5-8 m/s, i det närmaste idealisk, när IF:båtarna 1094 och 2404 avseglade från Hinsholmskilen. Vi anlände vid 19-tiden till Glommen, där det var hamnfest med lotterier, dansbana och mycket folk. Vi vann på räklotteriet så nästa dags lunch fick en extra piff.

På söndagen var det lätta vindar, så vi fick lita till Johnsson under någon timme. Sedan kom vinden – slör! – och vi kunde sätta spinnakern. Men samtidigt kom även dimman! Jag har ju aldrig tyckt att GPS är något viktigt, men nu skulle vi ha haft nytta av den. Mitt i lunchen med räkor, bröd, öl och korv fick vi landkontakt! Plötsligt dök det upp en sten i dimman föröver – så vi girade västerut – studsade över några stenar – ölet rann ut – men klarade oss ut på djupt vatten med blotta förskräckelsen.

MÖLLES TRYGGA HAMN

Framåt fyra på eftermiddagen kom vi fram till Torekov, där Bengt



DANSKA mästerskapen

skulle bli hämtad för att åka till jobbet ett par dagar. Hans båt seglades vidare av Joachim, som seglade ensam i vårt sällskap. Vi fortsatte efter en närande middag till "Mölle by the Sea". Det blev en härlig spinnakergång över Skälderviken och runt Kullen. Sista biten blev en härlig kryss i frisk vind. Nästa dag seglade vi över sundet och vidare längs Sjaellands norra kust. Hela tiden i frånlandsvind, så sjön var behaglig. Vi gick in i Hundested och lyckades proviantera. På kvällen blev det ett riktigt fyrverkeri på himlen – åska och regn samt hårda vindstötter. När ovädret väl var över kom en IF med blöt besättning in i hamnen – S3355 med Gunder Thunberg, Anders Lindgren och Dag Fritzson. De hade seglat från Anholt och hamnat mitt i åskvädret, men det hela avlöpte lyckligt. På tisdagen seglade vi över fjorden till Nyköping, där det redan låg en hel del IF-båtar utefter kajen.

NU BÖRjade FÖRBEREDELSENA

Onsdagen ägnades åt att lyfta ur mängder av utrustning för tursegling, reservsegel, batteri, motor, extra tank med mera. På eftermiddagen försökte vi träna i banområdet, men vinden dog ut, så det var svårt. Senare på kvällen kom vår tredje besättningsman, Sture med familj. Vi var nu samlade och redo för tävlingen.

SEGLINGAR INNE PÅ ISEFJORD

Seglingarna avgjordes inne på Isefjord, dvs "inomskärs", som på en stor sjö med flacka stränder. Första seglingen startade i mellanvind, men den avtog successivt, och det blev svårseglat med klafsigt sjö och lite vind. Vi rundade kryssmärket som femma och lyckades segla upp oss ytterligare.



På sista kryssen var vi nära de båda tätbåtarna och lyckades bli tvåa efter S1724 med Anders Carlsson i en lånad dansk båt. På tredje plats kom D69 med Preben Laerche. I andra seglingen blev vi tvåa efter D69 men före S1724. På fjärdeplats kom våra följeslagare S1024, Bengt Cederblad, Joachim Osbeck och Mikael. I hamnen bjöds på traditionsenlig "mole-öl" efter seglingen. Kvällsmaten bestod av grillafton vid Nyköping Seilkлубb med danskt gemyt, gott kött, sallad, bröd och öl.

På fredagen blev det ännu en dag med lätta vindar. Det gällde att gå långt ut på kanterna och det visade sig D 69 vara duktiga på. Preben med besättning gjorde allt rätt och lyckades ta två förstaplaser! Vi blev sexa och tvåa, ett kanonresultat tyckte vi.

Läget efter två dagars segling var nu: D 69 i en kraftig ledning, S 1724 på en andra plats, och vi i S 2404 på tredje plats, men bara lite efter tvåan.

PREBEN LAERCHE VINNER ÄVEN DEN FEMTE SEGLINGEN

Lördagen bjöd åter på vackert

väder och lätt till mellanvind. Preben med besättning i D 69 visade sig vara oövervinnliga – de vann även den femte seglingen och kunde segla in i hamn som klara mästare. Men vi och S 1724 höll oss väl uppe också, fyra respektive trea, så inför sista racet låg S 1724 sammanlagt tvåa och vi på en tredjeplats. Sista seglingen gällde det för oss att slå S 1724 och att bli sämst femma för att kunna klättra i resultatlistan.

Vår start blev katastrofal – för tidigt över linjen, omstart, gick på startmärket, fick snurra,...– och vi såg S 1724 långt upp i lovert. Allt såg hopplöst ut, vi låg på 38:e plats, men bestämde oss för att jobba hårt och försöka. Den första kryssen gav maximal utdelning och vi rundade som tia, och var före S 1724! Otroligt! Sedan gick det av bara farten, vi kom i mål som fjärde båt och S 1724 som fjortonde. Detta innebar i sin tur att vi blev tvåa totalt i mästerskapet och Anders Carlson i S 1724 blev trea.

REGATTAFEST

När vi kom in i hamn hade visade det sig att segrarbesättningen använt eftermiddagen väl. De bjöd oss andra på en egen "mole-öl" vid roddklubben slip. På kvällen var det regattafest i klubbens båtshus, som klätts med gamla spinnakrar både på väggar och i tak! Efter en härlig middag kom så prisutdelningen. De åtta första besättningarna fick priser, men sedan...? Medaljer i guld, silver och brons delades ut till de tre första danska besättningarna, det vill säga ettan, fyran och femman. Allt enligt Dansk Sejlunions bestämmelser, men det kändes lite snopet. Danmarksmesterskabet i Nyköping Sjaelland var i alla fall ännu ett jättetrevligt DM. Mycket proffsigt arrangerat, och med mycket danskt gemyt. Vädret var strålande hela tiden, vilket ju alltid underlättar.

Hemseglingen till Göteborg gjorde vi västerut via Samsö, Jylland och Laesö. Det blev en härlig semester med mycket kryss, men det är en helt annan historia.

Göran Ejdeling, S 2404 Svea.

Salutorget

KÖPES

Utombordsmotor, i hyfsat skick, cirka 4 HK, lång rigg, med möjlighet att koppla till separat tank. Vikt max cirka 16 kg. Marek Janiec, bost 046-14 49 57, arb 040-34 81 31, e-mail: marek_janiec@geocities.com.

IF-spinnaker i god stand ønskes kjøpt. Tel +47 22 55 81 71

SÄLJES

Northsegel. Nytt storsegel säljes. Roder beg säljes, tel 0660-172 35, 070-680 30 87.

IF Genua -97, mellan/hård, Edman Sails. Pris 3.900:-. Marek Janiec, bost 046-14 49 57, arb 040-34 81 31, e-mail: marek_janiec@geocities.com.

Lyftstropp säljes. Gösta Tornborg, pris 400-500:-. Tel o fax 08-85 14 07, Lostigen 38, 170 05 Solna.

IF-storsegel, med eller utan travare. Tillv -94 av Edman Sails. Pris 900:-. Robert Nifelt, tel 040-16 16 78 el 0705-16 16 78, e-mail: robert.nilfelt@menab.sydskraft.se

Genua mellan/hård. Tillv -97 av Edman Sails. 4000:-. Robert Nifelt, tel 040-16 16 78 el 0705-16 16 78, e-mail: robert.nilfelt@menab.sydskraft.se

Triradial genua + storseil, Albatross 1993, pent brukt, rimelig til salgs. Tel +47 22 55 81 71.

Uppgradera din IF-båt! -96 års genua och stor, Elvström, säljes till höstpris vid snabb affär. genua 3400:-, stor 3900:-. Björn Olsson, kväll 040-15 79 94, mobil 0705-88 79 40