

HÖSTEN -87

Pris: 10:—



EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning
Norsk IF-båtklubbbs medlemstidning



Foto: Mats Gidlund.

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1987

Ordförande	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 32 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-101 70, 165 38 (bost)
Vice ordförande	Henric Blome, Midgårdsvägen 51, 751 00 ODENSBÄCKEN, tel 019-504 14 (bost)
Sekreterare	Ulf Olsson, Tjärn 1242, 891 92 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-421 48, 428 57 (bost)
Kassör	Sture Norberg, Dalgatan 83, 891 32 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-183 12
Suppleant	Karl-Erik Nordin, (Tävlingskommitté) Frisörvägen 10, 890 32 JÄRVED, tel 0661-230 33, 0660-403 34 (bost)
Suppleant	Alf Andersson, Oxelgatan 10, 421 77 VÄSTRA FRÖLUNDA, tel 031-29 19 71 (bost)
Adjungerande	Mats Sjöblom, (PR och medlemmar) Vintergatan 10 A, 891 36 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-462 00, 156 57 (bost) Anders Carlsson, (Teknisk kommitté) Fågelsångsvägen 14, 891 41 ÖRNSKÖLDSEVIK, 0660-172 35 (bost) Rune Lagerqvist*, Villavägen 31 B, 196 46 SOLLENTUNA, tel 08-96 36 16
Ledamot från BIF	Anders Carlsson, Fågelsångsvägen 14, 891 41 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-172 35 (bost)
Ledamot från OIF	Bengt Linnman, Grevegatan 65, 114 59 STOCKHOLM, tel 08-60 31 29 (bost)
Ledamot från SOIF	Roland Kihl, Södra vägen 11 A, 392 45 KALMAR, tel 0480-878 25 (bost)
Ledamot från SSIF	Göran Lundblad, Johan Hårds gata 54 A, 252 54 HELSINGBORG, tel 042-13 75 64 (bost)
Ledamot från VIF	Anders Brunström, Sankt Pauligatan 41, 416 60 GÖTEBORG, tel 031-19 14 93 (bost)
Medvind	Mats Gidlund, Guldenvägen 25, 890 23 SJÄLEVAD, tel 0660-469 96 (bost)
Förbundets postgiro	55 93 26-4

11212 ÅGREUS

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 32 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-101 70, 165 38 (bost)
Danmark	Bernhard Körbitz*, Vinkelvej 1 B, DK-3520 Farum, tel 02-95 34 02
Norge	Svein R Wright*, Bernhard Herres v 41, Oslo 3, tel 02-14 67 08
Finland	Jörgen Rönnback*, Tennstopet 3 B, SF-21600 Pargas
Tyskland	Bernd Zimmerman*, Askaloneweg 16, D-1000 Berlin 218, tel 030-401 51 29

* Kontaktmän för båtbyte.

Årsmöte

Lördagen den 5/12 1987 kl 15.00
Plats: Hotel Focus, Ö-vik.

Ordföranden har ordet

Jag har ett rum hemma som heter "Kajutan". Ett mindre rum ca 10 kvm med säng och några stolar. Där har jag samlat allt som jag tycker om. Väggarna är fyllda av segelbilder, tidningsurklipp, specialsökort från Ö-viks skärgård, bilder från pojklagstiden i fotboll och ishockey, Theclippern Cuty Sark med fyllda dukar på resa till Australien, en basker från Frankrike och mycket, mycket mera. Sitter nu uppkruken i sängen i kajutan och skriver dessa rader.

I dag kommer vintern till Ö-vik, det har blivit vitt ute, så de röda gardinerna har dragits för och snöflingorna skymtar endast i gardinspringan, här inne härskar sommaren!

Seglingssommaren 1987

Hur har seglingssommaren 1987 varit ur IF-båtarnas synvinkel? Vart går utvecklingen i vår klass? Hur kan vi påverka utvecklingen?

SM på Ulvöarna samlade 30 båtar (se separat artikel). Vi måste få upp fälten på SM till 40–50 båtar för att på längre sikt säkra SM-statusen. Seglarförbundet har diskuterat att höja gränsen från 20 till 30 båtar. Ingressen för bankappsegling i entypsbåtar måste upparbetas!

Lagkappen mellan regionerna i Kalmar – en lyckad segling. Lagkappen framstår för mig som ett utmärkt instrument för att öka kappseglingsintresset. Det är en seglingsform som bygger på laganda mellan båtar och inte på total egoism. Samvaron i land tillsammans med solidariteten på banan gränsar till idéerna kring breddsegling som Rune Lagerkvist skrev om i vårnumret av medvind.

Breddseglingen viktig

Att utveckla breddseglingen är av yttersta vikt för vår klass. Genom att verka för och samordna båtlån mellan regioner och mellan länder vinner vi flera syften. Vi knyter fler medlemmar till förbunden både i Sverige och utomlands, fler medlemmar som bryr sig om IF-båten, människorna kring den och dess framtid. Dessa sätter i gång starka nätverk mellan

kappseglare på bana, distansseglare och nöjesseglare inom och utom Sverige.

Det nordiska samarbetet skall fördjupas för att utveckla detta nätverk och Tyskland (läs Berlin) finns nu också med. Nästa steg kommer att omfatta Schweiz, Frankrike och USA (San Francisco). Blunda och tänk, båtarna finns ute i världen, de har samma utseende och funktion, de är alla byggda i Sverige! Människorna kring IF-båten i olika länder har förmodligen ett likartat förhållande till seglingen. Vi skall fortsätta att spåra kontaktmän/kvinnor i olika länder till glädje för vår båt och alla människor runt och i den!

Detta nummer av Medvind innehåller norska sidor. Vi är glada att hälsa våra norska vänner välkomna i vår skrift. Medvind distribueras nu även i Norge 200 ex och Danmark 100 ex. Till våren räknar vi med att även danska och tyska sidor skall finnas med. Medvind skall sprida kunskap om vår båt ut i världen och skapa förutsättningar för båtlån och kontakter mellan människor med IF-båten som bas. Låt oss tillsammans bygga broar med full segelhöjd mellan

länder och människor. Ring eller skriv till Rune Lagerkvist i Stockholm, han tar emot alla tips och uppslag.

Målsättning 1988

- 600 medlemmar (i dag 517)
- Tyska, danska och norska sidor i tidningen
- Personkontakter i Schweiz, Frankrike, USA
- Lagkappsegling i Stockholm i samvaro med "nöjesseglande IF-seglare"
- Minst 40 deltagare på SM i Helsingborg
- Vara med på "ALLT FÖR SJÖN" i Stockholm
- Ha roligt!

Nu när vintermörkret omsluter oss och fjärdarna fryser till is, ta och hälsa på din IF-båt, det har ofta hänt något, kanske har pressenningen glidit av lite. Har du glömt något segel i ruffen? Är vattentanken förut tömd? En sockerdricksflaska under besticklådan måhända kvarglömd? Lätta på för- och akterlucka, även båtar av plast mår gott av att luften cirkulerar genom dem. Ge vantskruvar, block mm lite olja så går allt mycket lättare till våren.

Julglögg

I Ö-vik har vi en gammal tradition att dricka glögg på varvet på julafton. Vi träffas en halvtimme och önskar varandra och båtarna en God Jul innan det är dags att sätta tänderna i skinkan, jukorv och knäck. Kanske något att ta efter?

Till sist vill jag gratulera Svein R Wright med besättning till Mästerskapet i Norge, liksom Harry Widmark med besättning till Mästerskapet i Sverige. Ett stort tack vill jag rikta till Henric Blomé, vår vice ordförande, för fantastisk uppställning med mat och glädjespridning vid SM, lagkapp och annorstädes. Tack även alla ni andra och tack Tord Sundén för IF-båten – den internationella.

Segla högre men fortare!



Med IF-båthälsningar
Gunnar Harju, IF S 2019 (ordf)

Bli medlem i förbundet tel. 0660/120 86

Mötet med "Ingela"

Min dröm har alltid varit att segla i egen båt. Av diverse anledningar blev detta för mig inte verklighet förrän jag kommit upp i ganska mogen ålder.

Beslutet togs på våren 1983. Grundlig som jag är av naturen började det för mig med en navigationskurs för förarbevis. Under sommaren, då min fru åkt till USA med barnen, och jag kunde råda över mig själv, fortsatte det med en tvåveckors seglarkurs vid Spårösund utanför Västervik.

Därefter kom en kort förhandling med min fru (måttligt intresserad) och sedan anskaffning av hamnplats och annonsläsning för att hitta ett lämpligt objekt till höstpris.

En arbetskamrat, en seglare sedan barnsben och närmare de sextio, rådde mig att köpa en IF-båt. För mig hade detta råd ingen annan innebörd mer än att jag blint litade på hans goda omdöme.

Efter diverse studiebesök i trakten tog kompisen och jag i slutet av september oss en tur upp till Kristinehamn vid norra Väneren för att bese ytterligare ett försäljningsobjekt: IF 5829 "Ingela".

Trots sin aktningsvärda ålder och en grundstötningsskada på främre delen av kölen verkade hon helt ok, utrustad med en Johnson 6 hk som var lika gammal som båten men fullt funktionsduglig. Det fanns två segelställ, varav ett knappt var använt. Priset var litet högt, men värt att diskutera.

Efter en halvtimme hade jag kommit överens och betalt min handpenning. På fredag nästa vecka skulle hon åter sjösättas (man tar upp båtarna tidigt så här långt norr om Skåne), riggas och seglas söderut, mot Skåne och Limhamn, söder om Malmö.

Nästa veckända anlände vi till Kristinehamn i en fullpackad hyrbil. Båten hade redan sjösatts av den förre ägaren och endast påmastning återstod. Min kompis var van vid sådant arbete, så trots att det även för honom var första gången med en IF, gick det som smort.

Tillsammans med den förre äga-



Friskt och guppigt över Väneren.

ren åt vi en avskedsmiddag på en närbelägen krog. Kvällen var strålande och jag såg fram mot en fin segling nästa morgondag.

Blåsig premiärsegling

På natten vaknade jag av att regnet smattrade mot rufftaket, kallfronten passerade. Jag visste då ännu inte vad detta innebar för vår kommande seglats. . .

Nästa morgon klockan nio kasta- de vi loss. Inne i den djupa viken, där hamnen låg, blåste det nästan ingenting, men i gläntorna kom det kraftiga vindstötar, som både gav båten fart och krängning. Segelsättningen var kryssfock och orevad stor.

Ju mer vi kom ut på Väneren, desto mer kände vi av den friska västvin- den och en ökande krabb sjö. Så som kortvuxen och dessutom ovan hade jag litet svårt med att hålla mig kvar. Genuavinschen snurrade och sprayhoodbågen var heller inget vidare att hålla sig i. Andra "handtag" fanns inte.

Min kompis seglade utan inslag i storen, så båten fick kränga kraftigt. Efter ett tag såg vi inte land längre. Jag frågade, när vi skulle nå fram till Ekens skärgård vid Läckö, som var vårt etappmål. – Vid tre-fyrtiden, sa han. Jag tyckte det kändes länge.

Efter en tids segling tyckte vi att häcken på båten verkade onormalt tung. En snabbtitt under akterluckan

bekräftade vår misstanke: flera hundra liter vatten, som runnit in ovanifrån på grund av översköljande sjö och kraftig krängning. Biläggning, 10 minuters länsning med hink och "Ingela" kunde segla vidare med lättad gump.

Några timmar till, och vi såg land igen. Efter ytterligare någon timme kunde vi konstatera, att vi tagit bättre höjd och hamnat utanför Värmlandsnäs norr om Lurö skärgård, vilket var betydligt längre norrut än beräknat.

Min kompis hade troligtvis imponerats av min uthållighet och brist på sjösjuka, för han föreslog att vi skulle stå på till Vänersborg. Sagt och gjort. Vi kilade igenom skärgården med ytterligare 10 graders höjdtagningsförmåga i det nu helt platta vattnet men i den lika hårda vinden. Jag bytte kläder, bredde mackor, åt och seglade. Jag kände mig som ny igen.

Sedan ut på den öppna, guppiga väneren. Men vi kunde snart falla av litet, så sjön märktes inte längre. Dessutom mojnade vinden med det fallande mörkret och genom att kusten i lovart alltmer närmade sig.

Annan karaktär

Seglingen fick nu en annan karaktär. Tyst gled vi fram i mörkret med måttlig krängning och god fart. Snart sik- tade vi Vänersborg och var inne i Hamnområdet.

Sista biten in till hamnen är inte fyrbelyst. Vi fick gå på kompasskurs

med ankaret i högsta beredskap. Motorn vågade vi inte starta på grund av att den tidvis hade befunnit sig mer under än över vattenytan under vår seglats samt att bensintanken i akterluckan kunde innehålla vatten. Vi seglade därför ända in till kaj och la till motvinden, perfekt och utan missöden. Vi konstaterade att klockan var tjugotre och att vi hade hållit 5,3 knop i medelfart.

Nästa morgon dekanterade jag bensinen med hjälp av några tomma vinpavor, som jag hittat i en papperskorg. Endast någon centiliter vatten fanns i tanken.

Motorn startade på första draget och gick utmärkt. Djupdykningarna föregående dag hade den klarat galant utan tillstymmelse till kallsup.

Vi gick på motor in i Trollhätte kanal. Det blåste litet motvind, så segla gick inte. Vädret var soligt, så alla blöta kläder och regnställ åkte ut på tork. En och annan kort regnby blåste över från väster, men det var aldrig lönt att ta ner kläderna.

Väderleksrapporten konstaterade hårt väder vid västkusten och annalkande fronter. Men just nu hade vi både lä och sol.

På söndagskvällen var vi framme vid Lilla Bommen i Göteborg. Vår tankning i Lilla Edet (20 liter) hade räckt. Ytterligare en gast från Malmö anslöt sig och vi var nu tre mans besättning.

Busväder

Nästa dag var det busväder. Ösregn och sjutton sekundmeter från sydväst, vi avvaktade och gick på krogen.

Väderleksrapporten spådde något avtagande och vridande medurs. Vi beslöt att gå nästa dag.

Det blev frisk vind i näsan och motorgång hela den långa vägen mot Skifteskär utanför Långedrag, där vi satte segel, kryssflock och revad stor. Vi kunde sträcka söderut i leden så länge sjön var platt och höjden god.

Skorade storen

Söder om Vrångö och Valö kom sjön. Vågorna, som rullade emot oss var meterhöga, men slog sällan över båten. Höjden blev sämre. Vi fick slå ett slag mot Ristlarna. Vi konstaterade, att det blåste kuling från sydsydväst.

Plötsligt lät det som ett piskrapp. Den gamla storen hade skörat i bakre revhornet. Den nya storen hade inget rev insytt. Alternativen var att segla undan vinden på focken, aningen till Särö eller till Långedrag. Vi bestämde Långedrag, för där fanns säkert en segelmakare, som kunde fixa storen.

Det blev kaffekokning på tillbakaturen, för så Lungt gick "Ingela" i undanvinden.

Klockan tre på eftermiddagen var vi framme. Vi hittade ett segelmakeri längst in i hamnen. Med litet övertid och några hundra i ersättning fixade segelmakaren storen till klockan sex.

Stormvarning

Vi studerade sjökortet för en kommande nattsegling. Men då kom stormvarningen på väderleksrapporten och vi beslöt att avvakta.

Nästa dag var det tisdag och det blåste sexton till tjugometer i medelvind inne i hamnen. Eftersom min kompis (den erfarne) deklarerade, att han var tvungen att vara hemma till fredag morgon, beslöt vi att avbryta seglatsen och ta oss till Malmö landvägen. Båten förtöjdes med allt tillgängligt tågvirke, hamnmästaren vidtalades och en bil hyrdes. Efter ytterligare några timmar var vi tillbaka i Malmö.

På onsdagen veckan därefter blåste det trettioåtta sekundmeter västligt i Långedrag, men trots detta bedömde jag prognosen för en lyckad hemresa som gynnsam. Sannolikheten för att vinden denna gång skulle hinna vrida rejält mot norr före nästa frontpassage ansåg jag vara mycket stor.

Jag övertalade min kompis att chansa. Vi tog morgontåget och var framme i Göteborg på förmiddagen. Hamnmästaren fick en liter whiskey för besväret och klockan tre på eftermiddagen kastade vi loss. Det blåste fjorton sekundmeter, riktning nordväst! Segelsättningen var samma som vid förra försöket, dvs kryssflock och revad stor.

Underbar nattsegling

Allt var nu annorlunda än vid förra försöket. Vi forsade fram genom skärgården och märkte knappt att vi lämnade den. Vågorna blev större och större, men märktes knappt. Surfarna, som fick rodret att vibrera blev längre och längre.

En stor oljerigg hade slitet bogsertrossen och gått på grund utanför Ristlarna under gårdagens orkanvindar och lyste upp det fallande mörkret med sina strålkastare. Natten blev underbar. Tio plusgrader och kristallklar luft, upplyst av millioner stjärnor i ett oändligt djup. Vågorna vid horisonten syntes trots att det var mitt i hösnatten!

Efter några timmar tittade jag på sjökortet. Jag konstaterade, att vi redan var endast omkring 25 distansminuter från Kullen. Det stod angivet 29 mils lysavstånd vid fyren. Mycket riktigt. Mellan vågorna kunde man

ibland se de kraftiga blänken i vår kursriktning. Jag kände mig redan som hemma.

Vi sov en timme var. Laholmsbukens vågor var höga, kanske fem meter. Surfarna kunde var upp till trettio sekunder. Vattnet skvätte in över aktern, men kom aldrig in i sittbrunnen. Farten var mycket hög.

En kvart före sex passerade vi Kronborgs slott och lagade frukost, det blev kokta ägg som tillägg till mackorna och kaffet. Vi hade medström in i "sundet".

Vi märkte att det gick fort. En mindre lastbåt, som passerade oss, slog av på farten för att konstatera vår. Det började bli för mycket läns och vi fick skära för att inte riskera jipp och för att spara focken.

Endast 20 timmar

Vi gick in i Limhamns småbåtshamn, som vi kunde anlöpa mot vinden. Klockan var elva på förmiddagen och vi hade tillryggalagt 140 distansminuter på endast tjugotimmar!

Vi pustade ut. Seglatsen hade varit underbar. Min erfarne kompis bekräftade, att något liknande hade inte ens han varit med om innan.

På kvällen vred vinden åter mot syd och ökade. Men vi var framme, förtöjda för storm.

Marec Janiec, SSIF
IF S829 "Ingela"

(Three children's father by duty
but sailor by preference.)

Manusstopp till vårnumret senast 714 1988.

Material till Mats Gidlund, se sid 2.

En protest

Ulvöregatta. Ångermanlandsmästerskap och förberedelser inför SM.

Jag hade fått en bra start och var på väg mot första kryssmärket. Båtar i lovart, båtar i lä men vinden in från styrbord och jag håller upp märket. Ser den röda tetran där framme i kanten av en fri gata, då plötsligt en blå båt kommer glidande in från babord och täpper till, hoppas han hinner passera, men nej. Tänker han slå och pressa sig emellan märket och mig? Skynda på med det då! Men inte det heller. Tänker han lägga sig där som ett plank tvärs över min fina gata? Vad mycket som hinner passera genom skallen en sådan här gång. Båten bara ligger där som en kork i en flaska. Då får jag se skepparen. Den störste IF-seglare jag någonsin skådat, med skägget fladdrande i vinden och med en stämma värdig Bottenhavets mistlurar. En riktig viking. Vilken fångslände syn. Men hur fångslad var inte också denna Viking. I sin egen rock, som han var på väg att ta av sig och med rorkultsförlängaren intrasslad i rockfickan och med back i genuan och båten manöveroduglig. Jag lovar, men försent. En sammanstötning synes oundviklig då min flyfotade fördäcksgäst med en snabb fotparad håller båtarna ifrån varandra. De artigheter som därefter utväxlas mellan Vikingen och gästen följer helt det som är brukligt när två skepp hand- eller rättare sagt fotgripligt möts på havet och med ömsesidig tillönskan om snar hemgång skiljs vi åt.

Tyvärr håller vi nu inte upp märket i den starka strömmen utan får göra en lov runt vikingen och komma igen. Skall vi protestera? Nej, inte så mycket att bråka om ändå. Vi fortsätter. Trots missödet ligger vi ganska bra till.

Väl i hamn går jag till anslagstavlan för att se resultatet. Söker vikingabåten, men nej. Ingen båt med det numret hade deltagit i tävlingen. Hur kan det komma sig? Även om den utgått skulle den ha varit med på listan. En båt med annat nummer och med Blomé som rorsman har dock brutit. Något konfunderat går jag därifrån.

Protest inlagd

Återkommen till båten får jag höra att protset inlagts mot min segling. Konstigt. Det var ju vikingen som felat och inte jag. Väl på expeditionen får jag ett skriftligt meddelande att jag skulle ha kolliderat med en båt nr 69 och att protesten inlämnats av protestkommittén. Den båten hade jag definitivt inte haft någon direktkontakt med och ytterligare konfunderad vandrar jag till protestlokalen. Träffar där skepparen på 69:an, som också är lika förvånad. Efter lång väntan kommer vi in till de allsmäktiga i protestkommittén. Presentation av trojkan. Hu, vad mycket kunskap dessa tre herrar enligt egen utsago besitter. Jag får en känsla av att de näst intill skrivit regelboken och jag som inte ens läst recentionen. Kunde vi anse dem ojäviga? Jo visst.

Så får vi höra anklagelsen, att vi fotledes varit i kontakt med varandra och att vi enligt reglerna skulle utgå. Vi förklarar med en mun att vi varit så långt ifrån varandra att det verkar som om vi varit med i skilda tävlingar.

Ordföranden (eller kallas han domare?), förklarar att då måste han kalla in vittnen, men först skall han kalla in två andra som felat på samma sätt så han får höra om dom kör med samma grej.

Vad då grej! Skulle jag, Harald, ljuga! Jag flyger upp som stucken av en svärdfisk. Objection i bästa Pery Ma-



son-stil. Domaren backar och ber om ursäkt.

Vi går ut. Träffar vikingen som gör uttalanden om min flyfotade och debattglade gäst. Lovar vittna att jag och 69:an inte varit ihop. Det kan hjälpa 69:an men knappast mig. Vi blir inkallade igen.

Domaren spänner ögonen i mig och frågar om jag varit i kontakt med någon annan båt under seglingen? Vad nu då? Är man tvungen ange sig själv? Har man inte rätt att ljuga sig fri enligt svensk rättspraxis. Det är ju bara vittnena som behöver tala sanning! Men förresten, Vikingens yttrande torde ha hörts halvvägs till Högbonden så det lär väl inte löna sig med krumbukter nu, så fram med sanningen. Jag, herr domare, jag hade fotkur-tis med en blå skönhet på havet men ingen 69. Vem? Herr Blomé, herr domare!

Drar tillbaka

Vi kallas in igen. Domaren säger att man drar tillbaka åtalet. Ingen intim segling mellan mig och 69:an, men jag skulle satt protestflagga. Nu måste jag diskas!

Herr domare! Varför skulle jag krångla till det med protest då vikingen självmant brutit och gått hem? Intensivt letande i rundningsprotokoll efter Blomés båt följer. Leta ni, en obefintlig båt kan man inte hitta, tänkte jag och log i mjugg (konstigt uttryck förresten, var sitter mjuggen någonstans?). Då tydligen Blomé inte rundat utan gått raka vägen hem och därigenom erkänt sig skyldig blir jag frikänd. Att Blomé, med annat nummer i seglet rundat ytterligare ett par märken innan han av andra skäl föredrog att bryta och gå hem, behövde ju jag inte tala om. Domaren ser lättad ut, glad att få avsluta målet. Det har blivit sent och han hade inte fått något mål mat ännu. En bisittare tycker att jag visat god sportsmannaanda som erkänt fotkontakten med vikingen. Tackar!

Fotnot 1

Av detta lär vi oss att:

När båtar lånas ut får inget annat nummer än det som står på seglet förekomma i listorna!

Fotnot 2

Tack broder Blomé för allt Du gjorde för att höja stämningen på SM och för allt gott Du bjöd på!

Harald Öhman
IF 2111

Svenska IF-båtförbundets verksamhets- berättelse 1987

Svenska IF-båtförbundets styrelse har under det gångna året haft följande sammansättning.

Gunnar Harju, ordförande, Örnsköldsvik
Henric Blomé, vice ordförande, Odensbacken
Ulf Olsson, sekreterare, Örnsköldsvik
Sture Norberg, kassör, Örnsköldsvik
Karl-Erik Nordin, suppleant, Örnsköldsvik
Alf Andersson, suppleant, Västra Frölunda

samt från regionala avdelningarna:

Anders Brunström, VIF
Bengt Linnman, OIF
Göran Lundblad, SSIF
Roland Kihl, SOIF
Anders Carlsson, BIF

Antalet medlemmar var den 1 oktober 1987: 517 st.
 Under verksamhetsåret har avhållits sju protokollför-
 da styrelsemöten.

Svenska IF-båtförbundet representerades vid Nor-
 disk IFRA:s årsmöte i Oslo 87-03-21 av Gunnar Harju.
 Representant vid Seglardagen i Linköping 87-03-28/29
 var Henric Blomé.

En betydande verksamhet har lokalt bedrivits av för-
 bundets fem regionalavdelningar. Blä kan nämnas trä-
 ningsläger i Örnsköldsvik, matchracing i Kalmar.

Vår medlemstidning "Medvind" har utkommit med ett
 vår- och ett höstnummer.

Årets SM arrangerades av Örnsköldsviks Segelsäll-
 skap under tiden 14/7-18/7. Svenska mästare 1987
 blev Harry Widmark, Micke Widmark och Hans Ekholm.
 Tvåa blev Anders Brunström, Gunnar Höglind och Lars
 Martin Arendahl från SSG, Lysekil. På tredje plats kom
 Bengt Karlsson med besättning.

Runt om i landet har under året arrangerats DM-seg-
 lingar, regattor och distansseglingar. Deltagarantalet
 har varit tillfredsställande och intresset stort.

Styrelsen vill härmed framföra ett varmt tack till alla
 som deltagit i, bidragit till och stött Svenska IF-båtför-
 bundet och IF-seglingen under det gångna året.

Gunnar Harju Henric Blomé Per-Anders Johansson

Resultaträkning för bokförings- året 1/10 -86 tom 30/9 -87

Intäkter:

Medlemsavgifter	41 697:—
Annonsförsäljning	34 594:50
Övriga intäkter	685:—
Räntor	1 479:97
Summa kronor	78 456:47

Kostnader:

Segl.kostnad (avg. till Sv. segelfrb.)	600:—
Åter regioner	15 587:50
Kontorsmaterial	525:—
Trycksaker (inkl. tidning)	29 919:—
Telefon	230:—
Porto	9 120:60
Frakter	0:—
Resor	8 589:—
Gåvor	507:—
Övr. kostn.	110:—
Årets Överskott	13 268:37
Summa kronor	78 456:47

Tillgångar:

Kassa	42:30
Postgiro	69 070:67
Skrivmaskin	2 968:—
Summa kronor	72 080:97

Skulder:

Åter regioner	20 848:50
Skandia försäkring	12 275:—
Egna medel	38 957:47
Summa kronor	72 080:97

Revisionsberättelse för räkenskaps- året 1/10 -86 tom 30/9 -87

Undertecknade revisorer i Sv. IF-båtförbundet får här-
 med avgiva berättelse över vår granskning.

För fullgörande av vårt uppdrag, har vi tagit del av
 protokoll, granskat föreningens räkenskaper och styrel-
 sens redovisning, samt vidtagit de granskningsåtagan-
 den vi i övrigt ansett erforderliga.

Den av oss företagna revisionen har inte givit anled-
 ning till anmärkning. Vi får därför föreslå att årsmötet
 fastställer den framlagda balansräkningen per den 31
 september 1987, samt beviljar styrelsen ansvarsfrihet
 för räkenskapsåret.

Örnsköldsvik 16/10 1987 Göteborg 2/11 1987
Stig Eriksson Mats Brodén

Segling – en folksport!

Det klagas på sjunkande intresse för kappsegling, för många arrangemang, för få startande i varje klass. Ändå måste segling ses som en stor folksport, med många tusen aktiva.

De flesta är aktiva utanför den traditionella kappseglingsbanans trånga triangel – vilket inte är något fel!

Välordnade distans-race drar både båtard och publik – se på Gotland, Lidingö och Tjörn Runt!

Det finns flera nya och goda idéer att ta vara på inom seglingsidrotten. Om bra seglare tävlar mot varandra i samma klass ökar det idrottsliga utbytet för seglarna – och på sikt också publikintresset.

Båtar kan hyras in och ställas till de tävlandes förfogande – så som i år under dam-SM, som seglades i H-båt på Riddarfjärden, vid mästartmötet för SM-vinnare i Långedrag (Maxi Racer) och i VM för damer i Newport (J24).

Visserligen har klassens egna seglare kanske litet övertag – men Margareta Nylén, som mest seglat Express och halvtonnare, vann SM – i H-båt – och seglade hem en mycket hedrande femteplats i VM – bland 44 startande i J24.

Segling – en internationell folksport!

Det går alltså att kappsegla, inte ba-

ra i den egna båten, utan i båtar av olika typ – och runt om i världen!

All idrott kostar pengar – internationell segling i olympiska klasser och havskappsegling enligt IOR kostar mycket pengar. Men det finns utrymme för nationell och internationell segling på elitnivå – i klasser, som ger stort sportsligt utbyte utan att dra med sej skrämmande kostnader.

IF-båten är ett bra exempel. Klassen är väl etablerad med många båtar och aktiva kappseglare i flera länder.

Tre personers besättningen är lagom. IF ger god erfarenhet både av bankappsegling och distans-race.

Samma resonemang gäller om J24, som är stor internationellt, men inte slatgit riktigt i Sverige.

Express och Maxi Racer har också alla önskvärda egenskaper – för fyra personer besättning – men finns bara i Sverige, den ena på ost, den andra på västkusten.

Arrangörernas möjligheter

Seglingsidrotten kan säkert vitaliseras genom ett mer varierat utbud av arrangemang, som inriktar sig på ett mindre antal klasser, i första hand de som nämnts ovan.

Geografisk spridning är bra – seglarna tar säkert gärna seglen under armen och drar iväg till ett spännan-

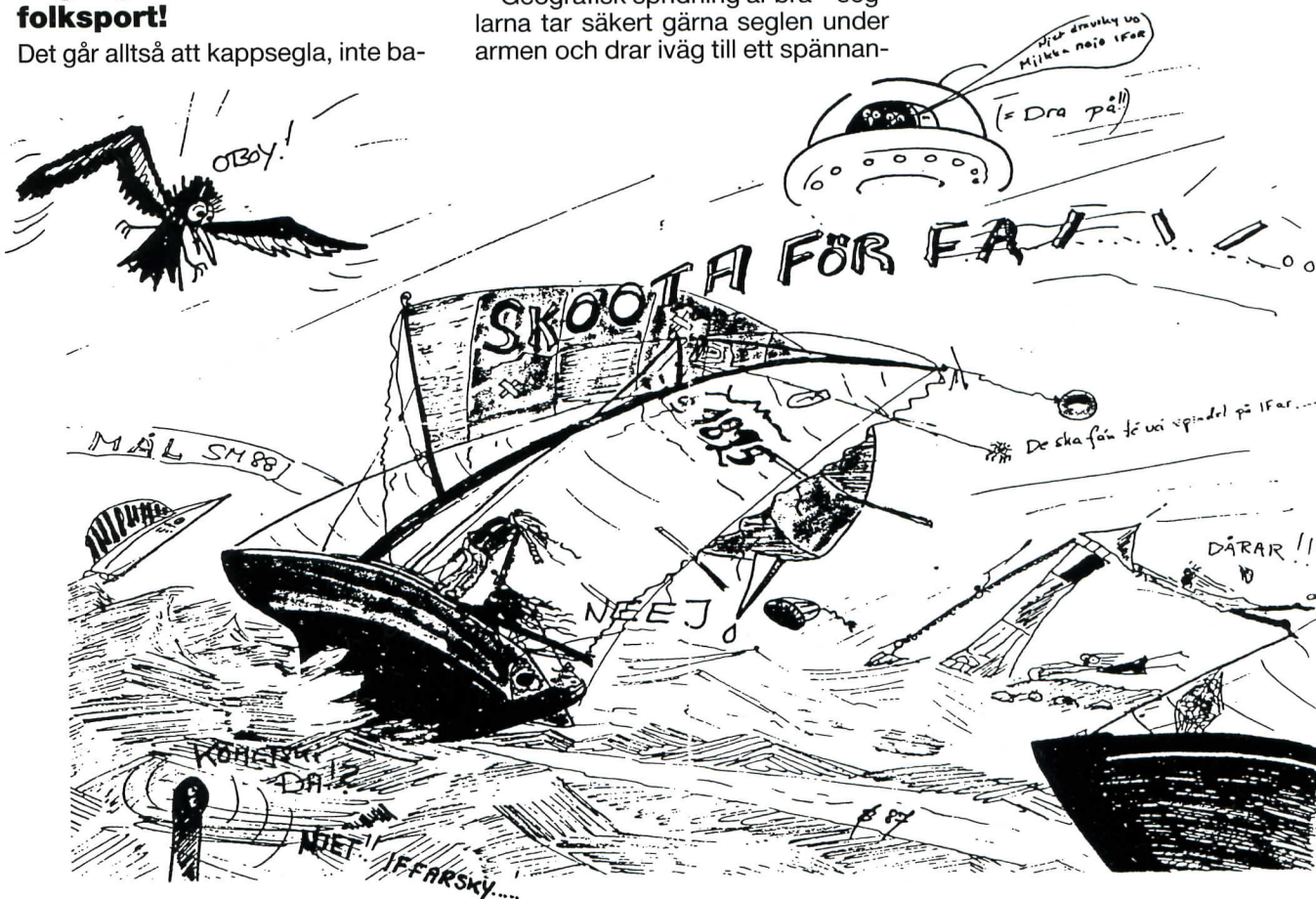
de race på nya vatten. Olika typer av segling är bra – duktiga seglare blir ännu duktigare av att segla både bana, matchracing och distans under många olika förhållanden.

För SSS, som sysslat med kappsegling i över 90 år, börjar det bli aktuellt med nytänkande. Sista nya arrangemanget i SSS regi var Alma Race, tillsammans med Havsörnarerna och numera också KSSS. Alma fyller 25 år i år och räknas fortfarande som ett av de stora havskören, en naturlig förberedelse till Gotland Runt. Men de startande båtarna har blivit både färre och större. Därför ligger det nära till hands med distanskappsegling också för tre- och fyramansbesättningar. Varför inte på Mälaren – med publikvänlig start och målgång framför Stadshuset?

Ett rejält race på 24–30 timmar, med start lördag förmiddag inför den flanerande stockholmspublikens beundrande blickar och av massorna bejublad målgång under söndagen – kunde det vara något?

För den spektakulära effektens skull behövs kanske flera klasser: H-båt och Express platsar in. SSS testar idén på alla tre klasserna – verkar intresset stort jobbar vi vidare!

Peter Wanger, SSS



Formannen har ordet

Vi har med interesse fulgt ansiktsløftingen som våre svenske venner gjennomførte for halvannet år siden med sitt medlemsblad. Det tidligere enkle heftet ble omvandlet til en elegant og profesjonelt laget blad som de med rette kan være stolte av. Vi setter derfor pris på at Norsk IF-Båt Klubb har fått en egen seksjon i bladet. Bakgrunnen for vår deltagelse ligger i en beslutning som ble tatt på Nordisk IFRA's årsmøte i Oslo tidligere i år. Vi regner dermed å kunne holde kontakt med de fleste seilerne i en av verdens største kjølbåtklasser. Ved å vise seilerne at Norsk IF-Båt Klubb har søsterorganisasjoner i andre land, tror vi at klassen vil styrke sin posisjon og kanskje gjøre båten attraktiv for nye seilere.

Vårt bidrag denne gangen gir en oversikt over våre aktiviteter i 1987 sesongen. Etterhvert som vi lærer våre svenske venner bedre å kjenne, vil vi prøve og koordinere stoff som alle IF-seilere har interesse av.

Interessen for IF-båten er økende i Norge. På regattabanen er vi en av de største kjølbåtklassene. Flere nye seilere dukker opp med glemte båter og nye seil. Kvaliteten på seilerne blir også bedre. Dette betyr at de gamle revene i klassen må skjerpe seg for å beholde sin posisjon. Vi har de siste par sesongene sett at antall seilere som kan vinne en regatta er blitt stadig større. Det er ingen selvskreven vinner lenger, slik vi opplevet for bare få år siden.

I år ble det for første gang arrangert åpent Norgesmesterskap etter anmodning fra Årsmøtet i Nordisk IFRA. Den danske deltager som stilte i lånt båt, hevdet seg godt og var nær ved å bli norgesmester. Dessverre var ingen svensk båt med, men vi håper på deltagelse fra Sverige neste år. Kanskje kan Svenska IF-Förbundet hjelpe til med å legge kursen til Oslo for noen av sine seilere i 1988?

Svein R. Wright
N-75 Daksim

Sesongen på Østlandet

Vanligvis går Svein Wright for å være en beskjeden mann. Men det er bare på land. På vannet derimot, er han ubeskjeden som få. Etter bravadene denne sesongen ligger det nær å utrope klubbens formann til glassmester – med løv, stjerne og sløyfe! Et blikk på resultatlistene viser at Wrightene i år har hatt en slem vane å fylle hyllene med Hadelandsglass nær sagt hver gang

familien kaster loss fra brygga. Dette året lyktes det da også for denne seilerglade familien å pynte opp med NM medaljer av edleste sort i stua. Vi gratulerer!

Med selv om Svein, Astri og Martin seiler fort, er det heldigvis også andre som tidvis seiler like fort, og av og til fortere. En av dem er Magne Fagerhol. Nykommer i klassen, men allikevel ingen novise i seilsporten. For når han mønstrer instrumentmakeren på Ullevål sykehus bak kvernene, og selv forlater kolber og glass i blodbanken, kan han seile så konkurrentene ser rødt.

Så hvis man ser en grønn båt, så bør man enten være klar forenom, eller styrbords båt – for muligheten er stor for at det er Magne som kommer fossende. Og er det ikke ham, så er sannsynligheten størst for at det er Erik Holter-Sørensen som er på ferde. For når han finner det godt å starte, har han gjerne for vane å avslutte med salutt fra dommerbåten. Han seiler åpenbart etter mottoet: "Den som intet våger, intet vinner". Men – han bør passe seg, for det er nemlig ikke hvert år at vanndybden over muren i Drøbak er 1.21 m.

I den fjerde båten som har satt sitt preg på denne sesongen, sitter Greta og Nils Vasholmen. Skjønt "sitter", er vel ikke akkurat det riktige ordet. For når Nils inntar sin karakteristiske positur – halvt liggende over cockpitkarmen og med hodet på skakke – jager han N-90 frem med iherdige dask i skrogsiden med venstrehanden – som om han befant seg på Øvrevoll galoppbane. Ham om det – fort går det.

Gunnar Neegaard
N-112 Toy

Rapport fra Vestlandet

De fleste IF:ene på Vestlandet er samlet i området rundt Bergens Seilforening på Hjellesstad utenfor Bergen. IF:ene ligger samlet langs en av flytebryggene i det flotte og moderne havneanlegget. Det er Knarrene og IF:ene som teller de fleste entypebåtene i Bergen. Inne i klubbhuset henger halvmodellen av IF:en på peisveggen. Halvmodellen har en plate som hvert år får inngravert navnet på vinneren av rankingen på Vestlandet. Halvmodellen er en gave fra Marieholm for tre år siden.

Regattasesongen i sommer har vært heller dårlig. Det har vært vanskelig å motivere IF-seilerne til å delta i regattaene. Turseiling ser ut til å være mer i skuddet for tiden. Rent værmessig har sommeren vært en av de beste på mange år på Vestlandet.

Som tidligere år er det de gamle ringrevene med Jo-

ÅPENT NORGESMESTERSKAP ARRANGERES I OSLO 17.-19. JUNI 1988

Nesodden Seilforening står som arrangør for Norsk IF-Båt Klubb. Regattaen vil bli seilt utenfor Steilene i Indre Oslofjord. For å være med på å fremme samarbeidet mellom IF-seilerne i Tyskland, Danmark, Sverige og Norge bør du planlegge en tur til Oslo i juni neste år. Hvis du ikke kan stille med egen båt, vil Norsk IF-Båt Klubb være behjelpelig med å låne deg en – eventuelt også med mannskap. I Norge seiles mesterskapet kun med storseil og genua. Spinnaker tillates ikke. Vi kommer tilbake med detaljer i vårnummeret av "Medvind".



Seiler IF: ene på Vestlandet så lite at det vokser mose på løygangen?

hannes Flesland i spissen som har herjet på regattabananen. Det er imidlertid hyggelig å notere noen nye navn på resultatlistene.

For vintersesongen planlegges møter med gjennomgåelse av siste sesong, samt tri mming, regler og tekniske spørsmål. Vi vil satse på aktiviteter som kan få flere båter ut på regattabananen og dermed forbedre samholdet og miljøet. Med nærmere 20 båter konsentrert i et område burde dette være mulig, men det krever en innsats fra alle båteierne.

Jeg vil gjerne få minne andre IF-seilere om den flotte og uberørte skjærgården vi har på Vestlandet. Det kan være en tur verdt å tilbringe noen seilerdager her vest. Det er riktig nok et stykke langs kysten fra andre deler av landet. Men det vil sikkert la seg gjøre å få arrangert et bytte av båt og farvann. Hva sier våre kolleger på Østlandet og i våre naboland til et slikt tilbud?

Hans Magnus Kjøge
N-135 Pamina

Resultatbørs for Østlandet

Oslo Seilforenings vårregatta (11 deltagere)

1) Svein R. Wright, 1) Nils Vasholmen, 3) Gunnar Neegaard, 4) Robert Bay, 5) Vilhelm S. Edvardsen, 6) Kristian Hansen, 7) Inge Fjeldstad, 8) Jan I. Rosted, 9) Finn Raaholt, 10) Arne Svendsen, 11) Trygve Moe.

Vestfjorden Seilforenings vårregatta (20 deltagere)

1) Trond Aasland, 2) Nils Vasholmen, 3) Knut Solberg, 4) Jan Chr. Jørgensen, 5) Inge B. Almeland, 6) Robert Bay, 7) Gunnar Neegaard, 8) Svein Wright, 9) Oddvar Sørensen, 10) Knut Christiansen, 11) Kristian Hansen, 12) Finn Raaholt, 13) Erik Holter-Sørensen, 14) Halvor Svendsen, 15) Jesper Tinglev, 16) Ian Galston, 17) Vilhelm S. Edvardsson, 18) Inge Fjeldstad, 19) Karin Romen, 20) Anders Aavatsmark.

KNS - Færderseilasen (32 deltagere)

1) Erik Holter-Sørensen, 2) Finn Raaholt, 3) Magne Fagerhol, 4) Svein R. Wright, 5) Kristian Hansen, 6) Terje Løvold, 7) Robert Bay, 8) Jens P. Kaalstad, 9) Inge Fjeldstad, 10) B. Edvardsen, 11) Halvor Svendsen, 12) Knut Solberg, 13) Jan Holter-Sørensen, 14) Hans Lødrup, 15) Gunnar Neegaard, 16) Jan I. Rosted, 17) Per Stokkeland, 18) J.R. Berling, 19) Reidar Gythfeldt, 20) Finn Ranhoff, 21) Odd Moen, 22) Thor R. Bach, 23) Nils Ramm, 24) Henning Bøgh, 25) Andreas Holo.

Vestfjorden Seilforening - Norgesmesterskapet (29 deltagere)

1) Svein R. Wright, 2) Erik Holter-Sørensen, 3) Poul E. Halkjær (Danmark), 4) Nils Vasholmen, 5) Trond Aasland, 6) Finn Raaholt, 7) Jan Chr. Jørgensen, 8) Kristian Hansen, 9) Jan I. Rosted, 10) Inge Fjeldstad, 11) Knut Solberg, 12) Jan Holter-Sørensen, 13) Ian Galston, 14) Magne Holdhus, 15) Gunnar Neegaard, 16) Jesper Tinglev, 17) Magne Fagerhol, 18) Vilhelm S. Edvardsen,

19) Knut Christiansen, 20) Johannes Flesland, 21) Inge B. Almeland, 22) Tor K. Hol, 22) Jan Kolbjørnsen, 24) Robert Bay, 25) Ottar Brehmer, 26) Anders Aavatsmark, 27) Arne Svendsen, 28) Trygve Moe, 28) Morten Mero.

Vestfjorden Seilforening IF-serien (14 deltagere)

1) Nils Vasholmen, 2) Svein R. Wright, 3) Aksel Sinding, 4) Svein Heglund, 5) Gunnar Neegaard, 6) Jan I. Rosted, 7) Vilhelm S. Edvardsen, 8) Jan Chr. Jørgensen, 9) Trond Aasland, 10) Robert Bay, 11) Finn Raaholt, 12) Jesper Tinglev, 13) Jan Holter-Sørensen, 13) Karin Romen.

Oslo race week KNS (10 deltagere)

1) Magne Fagerhol, 2) Jan Holter-Sørensen, 3) Svein R. Wright, 4) Jan Chr. Jørgensen, 5) Gunnar Neegaard, 6) Nils Vasholmen, 7) Robert Bay, 8) R. Krogh-Sørensen, 9) Trygve Moe, 10) Vilhelm S. Edvardsen.

Vestfjorden Seilforenings høstregatta (12 deltagere)

1) Kristian Hansen, 2) Svein R. Wright, 3) Magne Fagerhol, 4) Gunnar Neegaard, 5) Nils Vasholmen, 6) Erik Holter-Sørensen, 7) Jan Holter-Sørensen, 8) Ian Galston, 8) Lise Ferner, 10) Vilhelm S. Edvardsen, 11) Karin Romen, 12) John Brambani.

H. M. Kongens serie - KNS (7 deltagere)

1) Erik Holter-Sørensen, 2) Jan I. Rosted, 3) Jan Chr. Jørgensen, 4) Gunnar Neegaard, 5) Vilhelm S. Edvardsen, 6) Svein R. Wright, 7) Magne Fagerhol.

Kretsmesterskapet KNS høstregatta (8 deltagere)

1) Svein R. Wright, 2) Magne Fagerhol, 3) Kristian Hansen, 4) Ian Galston, 5) Gunnar Neegaard, 6) Vilhelm S. Edvardsen, 7) Jesper Tinglev, 8) Trygve Moe.

Oslo Seilforenings høstregatta (10 deltagere)

1) Svein R. Wright, 2) Nils Vasholmen, 3) Jan Chr. Jørgensen, 4) Kristian Hansen, 5) Gunnar Neegaard, 6) Trygve Moe, 7) Svein Heglund, 7) Lars Holter-Sørensen, 9) Eirik Nordeng, 10) John Brambani.

Rankingoversikt 1987 Østlandet

Plass	Båt	Klubb	Rormann	Forening	Poeng
1	N- 75	Daksim	Svein R. Wright	KNS	333
2	N- 90	Sundowner	Nils Vasholmen	Vestfj	272
3	N-112	Toy	Gunnar Neegaard	KNS	227
4	N- 35	Dukke-Lise	Kristian Hansen	KNS	192
5	N-117	Sala	Jan Chr. Jørgensen	Bærum	188
6	N-167	Rhesus	Magne Fagerhol	KNS	169
7	N-153	Compromise	TrondAasland	Vestfj	135
8	N-142	Karola	Vilh. Sten Edwardsen	Vestfj	127
9	N-105	Manana	Erik Holter- Sørensen	KNS	120
10	N- 15	Strega	Finn Raaholt	Bærum	111
11	N- 48	Guiseppe	JanIngar Rosted	Bundefj	110
12	N- 70	Alette	Hans Petter Lødrup	Vestfj	103
13	N-134	Supreme	Jan Holter- Sørensen	KNS	101
14	N-128	Madeleine	Robert Bay	Frogerk	94
15	N- 19	Sammy	KnutSolberg	KNS	83
16	N-160	Sol	Inge Fjeldstad	KNS	74
17	N-144	Alibi	Jesper Tinglev	vestfj	7p
18	N- 42	IFonly	IainGalston	Bundefj	68
19	N-166	Celina	IngeBertinAlmeland	Bundefj	55
20	N- 13	VesleKari	Knut Christiansen	vestfj	48
21	N- 63	NN	Svein Heglund	KNS	47
22	N-165	NN	Magne Holdhus	Vestfj	42
23	N-120	Wilma	Aksel Sinding	Vestfj	39
24	N-115	Wait'n See	Karin Romen	Vestfj	36
25	N- 5	LazyGirl	Trygve Moe	KNS	32
26	N- 39	Eline	Arne Svendsen	Oslo	26
27	N-106	NN	Tor Kr. Hol	Vestfj	20
28	N-141	Dimple	Ottar Brehmer	KNS	14
29	N-	NN	OddvarSørensen		13
30	N-149	NN	AndersAavatsmark	KNS	9
31	N- 96	Jobra	Jon Brambani	Vestfj	8
32	N-168	NN	R. Krogh-Sørensen	Harstad	8
33	N- 68	NN	Lise Ferner	KNS	7

Det har i 1987 vært seilt 20 rankingseilaser av 31 oppsatte. Svein R. Wright startet i alle, Gunnar Neegaard i 19. De 12 beste starter teller.

Rankingoversikt 1987 Vestlandet

Plass	Rormann	Poeng
1	Johannes Flesland	249
2	Reidar Dahl	160
3	Arne Garvik	139
4	Hans Magnus Kjøge	116
5	Bjørn Angel I	83
6	Einar Haavik	69
7	Harald Veløg	18

KIMS regatter 1987. Sammenlagt for Færder'n, ORW, Kongens serie, Høst

1) Svein R. Wright 143 p, 2) Magne Fagerhol 121 p, 3) Gunnar Neegard 96 p, 4) Erik Holter- Sørensen 91 p, 5) Jan Chr. Jørgensen, 6) Kristian Hansen, 7) Jan Ingar Rosted, 8) Vilh. Sten Edwardsen, 9) Jan Holter-Sørensen, 10) Finn Raaholt.

Vandrepremier

Koneseilas- halvmodell:	Ikke arrangert
Norgesmesterskapet- halvmodell:	Svein R. Wright
IF-serien-halvmodell:	NilsVasholmen
Kretsmesterskapet-Tangenflupokalen:	Svein R. Wright
KNS Regattaer -Hupokalen:	Svein R. Wright
IF-ranking Østlandet-Vassholmenpokalen:	Svein R. Wright
IF-ranking Vestlandet-halvmodell:	Joh. Flesland

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

Vilken härlig seglingsommar!

Höjdpunkten för sommarens kappseglingar har utan tvekan varit Ulvöregattan och SM på Ulvön.

Det är ju ytterst sällan man får rätt men i ett avseende har jag bevisligen fått det.

I vårnumret av Medvind skrev jag följande:

"Att vi kan se fram mot fina segelvatten och utmärkta arrangemang är jag helt på det klara med. Det har Örn-sköldsviks segelsällskap (ÖSS) visat många gånger tidigare."

Hur blev det i verkligheten?

För seglare som ej hade nöjet att delta kan jag berätta att seglingar och övriga arrangemang verkligen var perfekta. ÖSS, med många strängar på sin lyra, tycks också behärska kommunikationerna "uppåt" då sommaren 1987 med sol och värme i huvudsak inföll samtidigt med Ulvöseglingarna – hur bär dom sig åt?

I många år har vi väntat att få nya svenska mästare från regionen – och nära har det varit åtskilliga gånger. Vi har då spekulerat i att seglare från ÖSS i första hand skulle aspirera på titeln.

Därför blev det en positiv överraskning när en annan "hemmabåt" IF 2662 Caisa II med Harry Widmark vid rodet som i god stil kammade hem SM-tecknet.

Helt överraskade blev vi dock inte. På Ulvöregattan som föregick mästerskapsseglingarna visade lag Widmark att det fanns god potential i Caisa II.

Vid SM-seglingarna fällde sedan jämnheten i delseglingarna utslaget. Grattis Harry med besättning "Micke" och "Blubb"!

Att vi därutöver totalt fick med ytterligare 5 båtar bland de 10 bästa är glädjande och visar styrkan i BIF regionen.

Harrys egen version av SM-seglingarna kan vi läsa på annan plats i tidningen.

Andra positiva och roliga minnen från Ulvön är Henrik Blomés insatser på och utanför kappseglingsbanan.

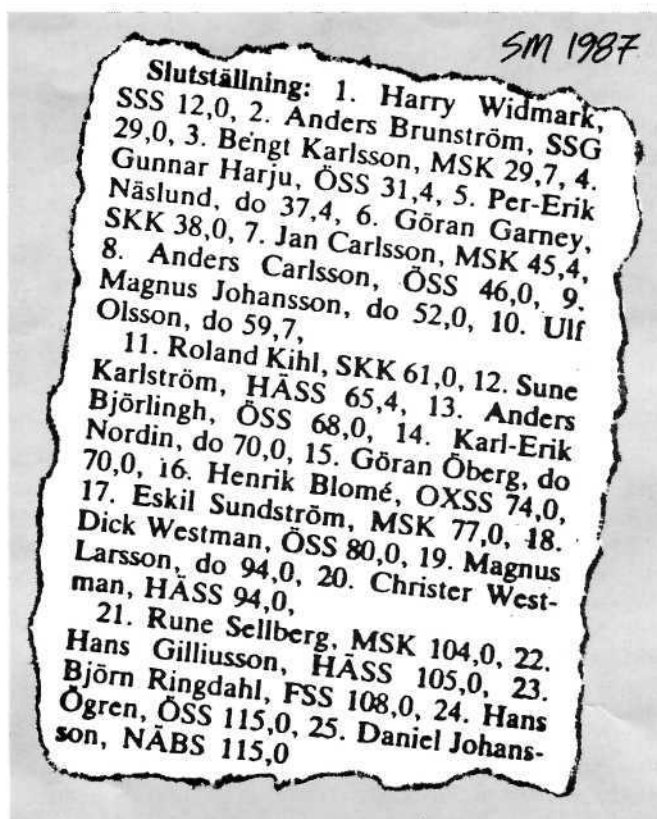
Utanför kappseglingsbanan uppskattades räkfrosan och grillpartyt av många hungriga seglare.

Segern i lagkappseglingen 1987 är även det kvittot på den styrka som nu finns i regionen.

Avslutningsvis vill jag påminna om de (begränsade) bidrag som regionen efter ansökan kommer att betala ut. (Se vårnumret 1987 av Medvind.) Ansökan om bidrag emottas senast 30 november 1987.

IF 709

Christer Westman



Vem är Henric Blomé?



I tidningen förekommer detta namn på flera ställen. Men hur ser han ut? Vi vill se honom och ALLA ANDRA oftare på bild i tidningen. Skicka fler bilder!

Red

OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

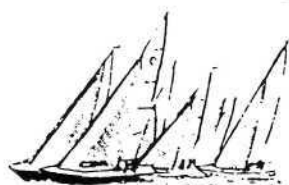
Stockholms-serien

Så många som 24 båtar har deltagit i Stockholms-serien. Det är glädjande. Det vore ännu bättre om flera fullföljde 4 seglingar eller mer så att dom slapp straffpoäng.

Gäddis blev inställd i år pga för lite anmälningar. Vi hade dock 8 IF:ar anmälda – bra! Som ersättning ordnades en egen distanskapp på samma tid och plats. Säsongsens stora "runner up" Rune Lagerqvist vann, single handed!

Bengt Linnman

Stockholm ranking för IF-båt



	Lidingö runt	Gäddis	Vikingsarna DM	Geffoten	Distans segelb-dag	ÅSS	SSS Rasta OIFM
	1	2	3	4	5	6	S:a
1 1212 Kurt Wahlström		1		1	1	1	4
2 1302 Lars Frisk		4	2	2	3		11
3 1825 Rune Lagerqvist				6	3	2	5 16
4 385 Bengt Linnman			3	4		5	8 20
5 1856 Tommy Ederyd		3	4	25	25		57

6	786	Gunnar Rosén	8	25	1	25		59
7	3468	Lars-Göran Eriksson	25	25			4	6 60
8	1998	Sture Johansson	5	5	25	25		60
9	2966	Göran Haglund	1	25	25	25		76
10	1289	Christer Wallsten	25	25	25		2	77
11	1792	Christer Johansson	25	25	2	25		77
12	141	Per Sjökvist	2	25	25	25		77
13	3061	Claes Hammarling	25	25	25		3	78
14	1854	Hans-Åke Wide	25	25	3	25		78
15	256	Stig Lidéhn	25	25	25		4	79
16	2141	Håkan Roll	25	25	25	4		79
17	1799	Peter Herrman	25	25	25	5		80
18	2717	Dan Arnasson	25	25	5	25		80
19	913	Lars Andersson	25	25	25	6		81
20	1696	Gunnar Fastesson	6	25	25	25		81
21	1069	Gönn Winhagen	25	25	25	7		82
22	3102	Bosse Johansson	9	25	25	25		84
23	185	Thomas Lorge	10	25	25	25		85
24	128	Sigvard Beskow	12	25	25	25		87

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Nyvaknat intresse för kappsegling i IF-klassen på västkusten

Det var med en viss undran under vårens arbete om det skulle bli något eller några nytillskott på kappseglingssbanorna, eller om det bara skulle bli de "gamla vanliga".

Styrelsen hade tagit en del nya grepp och till vår glädje dök det upp inte mindre än sex nya besättningar! Främst i ledet ställde sig en tjej vid namn Randi Ekeborg (1456), som trots att hon var helt "grön" tappert kastade sig in i kampen med pojkarna ("gubbarna").

Peter Almhagen (2840) var en annan överaskning, som efter att ha fått fräscha segel gjorde flera farliga uppstickare och kommer att bli farlig i framtiden med lite mer rutin.

Ola Hallberg (3290), Per Olsson (3000), Tore Larsson (2880), och Ingemar Thorén (520) får ej heller glömmas för gjorda insatser, även om de inte i år tog några framskjutna placeringar.

Håller denna trend i sig nästa år? Ja, vi hoppas det, då vi märker att intresset ökar med fler telefonpåringningar och fler kontakter utifrån.

Min förhoppning är att vi nästa år skall bli näst största kölbåtsklass efter (törs jag säga det) Maxi Racer.

Väl mött

Anders Ewert (222)

Stort deltagarantal i årets DM för Göteborg–Halland

Årets DM-seglingar anordnades i år av Långedrag SS och samlade ett stort och vasst startfält. Inte mindre än 16 båtar ställde upp i de 4 delseglingarna 22–23/8. De lite trånga vattnen utanför Långedrag omöjliggör triangulbanesegling men arrangörerna lyckades trots de lite växlande vindriktningarna lägga tämligen utslagsgivande banor.

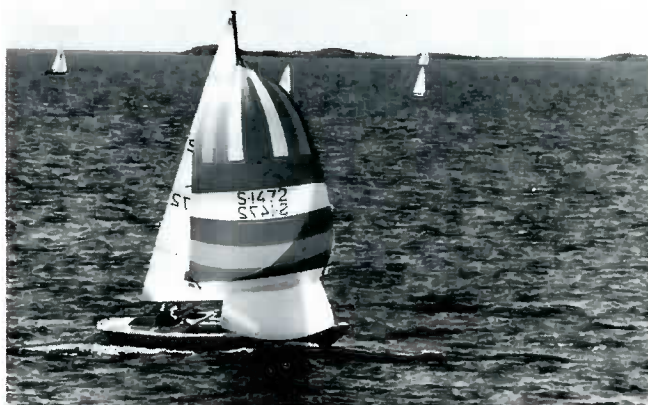
Vindarna skiftade mellan 4 och 8 sekundmeter i för sommaren -87 härligt seglarväder. Det var tämligen stora omkastningar i resultatlistorna mellan de olika delseglingarna som tecken på stor jämnhet mellan många av de startande där positionen i starten ofta hade avgörande betydelse för placeringen i mål.

Tack vare goda starter, stor jämnhet och bra båt-speed stod till slut "Albatrossgänget" med Bibbo Fredelius vid rodet som segrare före Ekeborg–Brunström.

Årets seglingar gav verkligen mersmak och vi får hoppas att nästa års tävling samlar lika starkt startfält och förhoppningsvis ytterligare ett par båtar.

Slutresultat:	1	1500	Bibbo Fredelius
	2	1456	Randi Ekeborg
	3	3039	Ture Weimén
	4	2377	Mikael Henrikson
	5	898	Kenny Isaksson
	6	2000	C-H Möse
	7	222	Anders Ewert
	8	2487	Anders Lindgren
	9	1506	Bengt Anvenius
	10	1085	Jonas Jerndahl

Anders Lindgren (2487)



VIF:s samarbete med Långedragss segelsällskap

Var och en som angjort Göteborg sjövägen från kontinenten vet att efter det man passerat Vinga, Böttö och 2:ans boj ser man rakt föröver LSS klubbhus flankerat av Nya Älvsborgs fästning och GKSS. Det är här på LSS IF-seglarna hållit till varje tisdag under vår- och höst-



säsongen. Deltagarantalet har varierat från tre båtar premiären den 28/4, vi var de enda kölbåtar som kom till start denna kylslagna aprillkväll, till nio båtar den 25/8.

Vårens serie vanns övertygande av Ture Weimén med gästarna Per och Lena Osvald i IF 3039. Fram på höstkanten kom Anders Ewert med trogne gästerna Sven ordentligt i form och vann samtliga seglingar i höstserien. Samarbetet med LSS, som startade med lagkappseglingen 1986 mellan IF-regionerna, har fungerat utmärkt under detta året. Vi inom styrelsen hoppas att fler nästa säsong skall upptäcka charmen med våra tisdagssträffar alltifrån banläggare Torstens intellektuella kamp med vindarna innan start till eftersnacket i klubbhuset efter målgång.

Tjörn runt

Årets Tjörn Runt seglades i år under utmärkta väderbetingelser. Ett trettiotal IF-båtar kom till start. Anders Lindgren i IF 2487 med någon hjälp av gästarna Mikael

Lovart och Bängt Lå erövrade 1987 års inteckning i Sundéns vandringspris.

Bengt Anvenius (1506)

SM Ulvön

Vill börja med att än en gång gratulera Harry Widmark med besättning till deras fina seger.

Samt att tacka Stefan och Douglas Dyner som verkligen ställde alla sina resurser till förfogande bakom vår SM-satsning. Båten vi fick låna hade de utrustat extra för oss mm.

Det var en upplevelse att få komma till Ulvön och tävla. Allt klaffade fint, ett utmärkt arrangemang från ÖSS. Gjorde att vi fick fina banor och rättvisa seglingar.

Vi hade väl hoppats det skulle blåsa lite hårdare någon dag, men de lätta vindarna gjorde det hela extra spännande – ja till en taktisk thriller.

Vår förhoppning är att kunna delta i Helsingborg SM 88 och att så många som möjligt möter upp.

**Med hjärtliga seglarhälsningar från
Lysekil och team 1472 Lars, Gunnar, Anders**

Lagkappseglingen i Kalmar 19–20/9

VIF-laget bestod detta år av Randi, Anders, Ture, Kjell-Åke, Bengt och Alf. För att redan från början få in rätta lagkänslan, reste vi tillsammans i en minibuss körd av den utmärkte chauffören Ture. Vi åkte på fredagkvällen och efter knappt 5 timmars färd var vi framme vid vandrarhemmet i Kalmar strax före kl 22.

Lördagen bjöd på vackert, om än något kyligt väder. Efter att ha letat ett tag och bla frågat en golfspelare kalmarit om vägen, hittade vi framåt 9-tiden SS Kaparens klubbhus, innehållande glada och trevliga IF-seglare från våra fem olika regioner. Vid brygan låg sex kappseglingsutrustade IF-båtar och väntade.

Banan bestod av ett kryss- och ett länsmärke, och seglingarna seglades utan spinnaker. Vindstyrkan visade sig vara ca 17 m/s.

OIF-VIF seglade ett heat på morgonen, dom vi lite turligt lyckades vinna. Seglingsledningen tog sedan det kloka beslutet att invänta lugnare väder. Detta gav oss god tid bla för att kalasa på de av Henric Blomé införskaffade köttbullarna. Sent på eftermiddagen mojade vinden och resten av lördagens seglingsprogram hann precis slutföras före mörkrets inbrott.

Dagen avslutades med en mycket trevlig kycklingsfest i klubbhuset.

På söndagen rådde perfekta lagkappseglingsförhållanden och arrangemanget löpte precis enligt programmet.

Norrlandslaget vann även detta andra inofficiella lagkappseglings-SM. Vi tycker dock att de inte var lika överlägsna som förra året.

VIF-laget vill rikta ett stort tack till Henric Blomé och Kalmargänget för ett fint arrangemang, som man trots minimal förberedelse lyckades genomföra till allas belåtenhet.

Under hemfärden konstaterade vi att lagkappsegling är väldigt roligt och det kanske är något att genomföra internt i regionen för att träna taktiskt tänkande och regelkunskaper.

Alf Andersson

VIF-CUPEN 1987

VIF-CUPEN 1987 innehöll åtta kappseglingar, varav de sex bästa resultaten räknas. Totalt har 22 olika besättningar startat och som vanligt premieras ett flitigt deltagande.

Cupen startade med LSS och GKSS vårregattor med 5 resp 6 startande. Till Hälleviksstrands HKSS mycket välarrangerade Olympiakör kom 9 IF, som fick tre fina starter med både lättvind och upp till 14 m/s. Vann gjorde Anders Brunström med två för säsongen nya medlemmar Randi Ekeborg och Rosmari i 1456.

Väst kustens "stora" kappsegling GKSS Marstrandsregatta 4–8/7 hade i år ca 150 startande, varav 11 IF. Seglingen omfattar fem starter på en ca 10 m lång bana. Startsignalen ges från en starttribun på Marsstrandsön, vilket gör att pga vindriktning och ström det endast finns en rätt väg att segla. Men även om man skall söka strömlä nära land, så finns det gränser. Varje år är det någon som får bottenkontakt vid Skallens fyr, när vinden är sydlig. En kikare är bra att ha i båten, annars är det lätt att sumpas en ledning, som vissa gjorde i år.

Vädret brukar alltid vara bra på västkusten, så här i början av juli och det var inget undtag i år, med vindar från lätt till ca 10 m/s. Vann gjorde Kenny Isaksson i 898.

Hjuviks BK's regatta den 1/8 blev smått dramatisk med vindar mellan 12–23 m/s, men med IF:en är inte ens sådant väder något större problem. En och annan ångrade sig dock, över att inte ha bytt ut dåliga fall och beslag före seglingen.

Om IF:arna klarade sig bra, så fick en större båt bogseras i hamn med bruten mast.

Mikael Henrikson (2377)

VIF-CUPEN 1987 resultat

Plac	Båtnr	Rorsman	Klubb	Poäng
1	2377	Mikael Henriksson	BKSS	55
2	898	Kenny Isaksson	GKSS	42
3	3039	Ture Weimen	GKSS	39
4	1472	Anders Brunström	LSS	33
5	1085	Jonas Jerndal	ÖKK	30
6	222	Anders Ewert	SBS	29
7	2000	Claes-Henrik Möse	LSS	28
8	1490	Wolfgang Fenchel	GKSS	22
9	1506	Bengt Anvenius	LSS	19
10	1500	Bibbo Freddius	HABK	16
11	677	Alf Andersson	LSS	15
12	2487	Anders Lindgren	LSS	15
13	2840	Petter Almhagen	BKSS	13
14	2880	Tore Larsson	BKSS	5
15	520	Ingemar Thorén	LSS	4
16	1459	M Abrahamsson	HKSS	4
17	3000	Per Olsson		3
18	1550	Assarsson	GKSS	3
19	1145	Björn Werlenius	HKSS	3
20	1456	Randi Ekeborg	LSS	2
21	3436	Henrik Groop	LSS	2
22	3290	Ola Hallberg		1

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBB

Öresund SM vatten 1987

För många svenskar är nog Östersund, eller Sundet som det kallas söderöver, lika med en kort färjetur på väg mot äventyren i Europa. Men Sundet och dess omgivning rymmer så mycket mer i form av omväxlande natur och kultur.

Sundet som sammanbinder Skåne och Själland är ett av världens mest trafikerade farvatten. Sundets historia som viktig vattenväg sträcker sig långt tillbaka till vår jägaretid. Hur Sundet en gång i tiden skapades kan beundras vid Langelinje i Köpenhamn. Där en magnifik skulptur i form av en fontän visar hur Gefion, en av asynjorna i den nordiska mytologin "plöjer med sine öksne Sjælland ud af Sverige".

Krig och fred

Som varande en riktig transportled har många kungar och främmande makter sökt behärska Sundet och dess kringbyggare. I denna kamp om Sundet har många människors blod spillts genom århundradena. Det första sjöslaget som finns omnämnt är slaget vid Svolder år 1000 som anses ha stått vid Ven. Efter det har slagen avlöst varandra fram till det sk tolfte kriget mellan Sverige och Danmark 1813. Därefter har kanonerna slutat mulla på Sundet, undantaget fredligare startkanoner.

Geografi

Sundet begränsas i norr av linjen Kullen – Nakkehoved och i söder av Falsterborev – Stevns. På det smalaste stället är det enbart några sjömil brett och 20–25 m på det bredaste. Utbredningen i nord syd är ca 60 m.

Nordligaste utposten är den mäktiga klippformationen kullen. Som är naturreservat sedan seklets början. Vid besök på Kullen ska man utöver kullamannens grotta också bese Lars Vilks värdsberömda drivvedsskulptur, som fått länsstyrelsens byråkrater att slita sitt hår i förtvivlan.

Mölle

Hamnen och orten vid Kullens fot Mölle, blev berömt som nordens Mallorca i slutet på förra århundradet. Därför har orten en tidstypisk "grosshandlarebebyggelse" som vackert klänger uppför berget. Mot Kullen på andra sidan sundet breder milsvida sandstränder ut sig mellan fiskelägena Gilleleje och Hornbæk.

På kuststräckan mellan Kullen och Helsingborg, finns flera små trevliga hamnar med omgivande fiskelägsbebyggelse. Den större av dessa orter är Viken, med många gamla vackra hus.

Helsingborg

Söder om Viken smalnar Sundet av till sin smalaste del. Passagen bevakas på den ena sidan av den imponerande fästningen Kronborg och på den andra sidan av Kärnan. Det är också Kärnan högt uppe på landborgen som ger den karakteristiska profilen åt Sundets pärla Helsingborg. En annan känd vy i Helsingborg, inte minst för färjeresenärer, är Stenbocksstatyn. Magnus Stenbock var den som försökte göra Skåningar till goda Svenska borgare, efter Sveriges övertagande av Skåneland 1710.

Fem km söder om Helsingborg, vid Rååns utlopp i Sundet ligger fiskeläget Råå. Det är här som vi ska råkas för att segla SM om åtta månader. Som varande ett gammalt seglarecentrum har Råå alla förutsättningar att

stå som värd för IF-seglare från hela Sverige och från andra länder. För det hoppas vi att IF:ar från minst Danmark och Tyskland hittar till SM:et som är internationellt.

När Ni kommer till Råå ska Ni passa på att promenera i de smala fiskaregränderna. Mer om sjöfart och fiskerinäring kan läras på Råås sjöfartsmuseum.

Skärgården

Strax söder om Råå ligger skärgården i form av Ven, en av Sundets fem öar. Denna lilla gröna pärla som poeten Gabriel Jönsson diktat om bla i "flicka från backafall". Ritades in på världskartorna redan i slutet på 1500-talet när Tycho Brahe gjorde sina banbrytande astronomiska observationer från Ven. Lämpligt sätt att se Ven är att vid framkomsten hyra cykel och färdas runt ön på kanten av backafallen.

Strömmar väder

Inte för att jag säkert kan lova sommarväder när Ni kommer till SM men chansen är stor till det, för ur metrologisk synvinkel är det Sundskusten som har flest somardagar i Sverige 145 st. Vinden brukar vara mellan SV till NV och vid stabilt sommarväder brukar sjöbriserna komma från NV.

Om inte förr så när man närmar sig Ven får seglaren känna på den nyckfulla strömmen i Sundet. Vid rätt kombination av tryckskillnader över Östersjön och Kattegatt kan vattnet rinna med flera knop genom Sundet.

Forts. nästa nr.

Göran Lundblad

Resultat från olika distanskappseglingar i Öresund

Saltholm Runt från Malmö samlade 8 st IF

1. Bengt Rask IF 2317
2. Rolf Sandberg IF 1901
3. Lars Sjöberg IF 1944

Kräftkötet också från Malmö 5 st IF

1. Bengt Rask IF 2317
2. Lars Sjöberg IF 1944

Fyrtornsrundan från Lomma med 6 st IF

1. Bengt Rask IF 2317
2. Lars Sjöberg IF 1944

I Light Vessel Race från Skanör startade 4 st IF

1. Bengt Rask IF 2317
2. Lars Sjöberg IF 1944

Kullaseglingen med start i Råå samlade 4 st IF

1. Karl Möller IF 2321
2. Bengt Friberg IF 180

Ven Runt – Frigoscandia Cup från Råå 4 st IF

1. Göran Lundblad IF 1460
2. Bengt Friberg IF 180

En IF från regionen deltog i Själland Runt med ett 30-tal IF-båtar, nämligen Kalle Möller med IF 2321 som belade en hedrande 8:e plats.

Man får hoppas att nästa år skall innebära ett ökat deltagande av IF-ägarna.

Bengt Friberg, IF 1800

Berlin och Rolling Home regattan

I samband med dubbelhelgen i november går den årliga Rolling Home Regattan av stapeln i Berlin, på Grossen Wannsee i Väst-Berlin, så även i år.

Tre besättningar

Tre besättningar från Örnsköldsvik åkte ner till Berlin via tåg, båt respektive flyg. Utöver de aktiva fanns även två ledare med. De svenska besättningarna Anders Carlsson – Christer Sellin, Gunnar Harju – Peter Wigren, Pelle Näslund – Olle Näslund, kompletterades med en tysk som tillika var ägare till båten. Vi medförde från Sverige segel och diverse tampar.

Provade sedan fart, manövrar och de västberlinska vattnen fredag 27 november till mörkret föll vid 17-tiden.

Kvällen ägnades åt härlig samvaro med våra tyska vänner i segelklubben AHOIS' club hus. Vi inkvarterades i ett förnämligt klubbhus med dans och restaurant vilket uppskattades.

Triangelbanor

Utöver de 26 IF-båtarna deltog ett 20-tal "träfolk", ett 50-tal H-båtar samt ett mindre antal Solingar.

I Berlin seglas det på triangelbanor enligt ett i förväg bestämt mönster, dock ej olympiskt. Det innebär att man åker runt triangeln, genom triangeln och runt igen tills det går runt i huvudet. Vår tyske gast klarade dock detta med glans.

Ifjol tog Ö-vik första inteckningen i lagpriset mellan Berlin och Ö-vik. Vår avsikt var att även i år ta med oss vandringspriset hem. I år visade tyskarna lejonklon och belade de två första platserna i den totala sammanräkningen av tre seglingar. Anders Carlsson blev trea, Gunnar Harju femma och Pelle Näslund kom sextonde. Tjugosex IF kom till start.

På flytande tyska tackade Pelle Näslund IF 1725 för fina arrangemang och vänligt mottagande. Vi lovade att återkomma 1988 och vi räknar med tyska ekipage vid Ulvöarna i juli 1988.

**Å Berlinfararnas vägnar
Gunnar Harju IF S 2019**

Konsten att styra

Text: OLOF BJÖRLAND

Visst kan man styra en båt och komma dit man ska helt enkelt genom att greppa rorkulten. Men då missar man en viktig dimension i seglandet, den som innebär att man med koncentration blir ett med båten och dess rörelser och därmed styr optimalt. Olof Björland berättar i denna artikel om hur man med de rätta grunderna och en del träning omvandlar koncentrationen till ett reflexmässigt, riktigt styrande, viktigt för kappseglaren och tillfredsställande för familjeseglaren.

Olof Björland har ett flertal SM- och NM-titlar i bla IF-båt. Han är segelmakare och håller föredrag och träningskurser i segling i hela Norden.

Efter 27 års kappseglande i både jollar och kölbåtar har jag undermedvetet lärt mig hur man skall styra för att gå högt och fort.

Men det är först för 9 år sedan som jag mer medvetet började fundera på hur jag egentligen gjorde.

Det var efter mina första SM-segrar i 606 och IF-båt 1973 som konkurrenten började komma med frågor. Hur skulle jag kunna förklara?

Sommaren -74 hade jag ingen egen båt, och hade därför tid till att hjälpa andra seglare med deras problem, rigg och segeltrim.

Nu började jag verkligen se och förstå hur andra seglade. När jag var ute och trimmade deras båtar upptäckte jag att dom satt som hösäckar i båten. Många satt i lå. Utrustning och däckslayout var som på en engelsk båt på 50-talet och sedan seglade de helt planlöst både vad det gällde taktik och strategi. Men själva var de helt övertygade om att jag bara skruvade riggen, de där hemliga varven, och trimmade in rätt skotpunkter skulle allt vara bra. Men vi blev genast överens om att så enkelt var det inte.

Själv visste jag att det var mycket djupare än så.

Ingen sport är så komplex som segling

– Vi har ett redskap, båten. Där rigg, segel, beslag, däckslayout och



Denna rorsman styr sin båt helt rätt. Han sitter upprätt och håller hängpinnen i 90° mot rorkulten.

skrov måste vara det bästa.

– Vi måste ha en besättning som kan hantera och trimma detta redskap både i lätt och hård vind, i gasande sol och i regn.

– Vi måste kunna analysera väder och vind för att lägga upp taktik och strategi.

– Vi skall själva vara domare under tävlingen och kunna de mycket komplicerade reglerna.

Det är alltså bäddat för att göra massvis med misstag och de som gör minst antal misstag vinner. Därför är en rutinerad besättning som seglat ihop i flera år (ett team) oftast oslagbart även om de seglar i en för dem ny båt.

Tvårt emot de flesta andra idrotter blir man bara bättre och bättre i segling ju äldre man blir. Man lär sig att känna igen alla situationer och att nogga förebygga alla misstag så att man inte råkar in i dem.

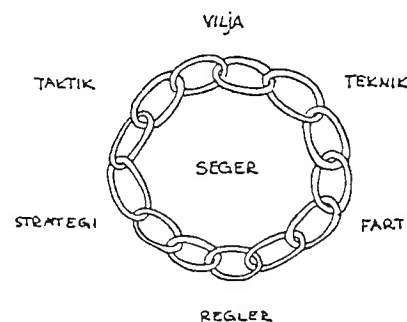
Den unga ivriga seglaren seglar in i situationer med full fart, sitter oftare i protestförhandling och seglar alltid sönder något.

För den erfarna (= oftast äldre) seglaren beror en seger på att alla länkarna i kedjan håller.

Och för att kunna analysera vilken kedja i länken som brustit gäller det att man är med i seglingen hela tiden. Detta kräver att man har möjlighet att titta sig omkring på konkurrenter, vind, sjö, ström och allt annat som man kan ha hjälp av för att bedöma om fart eller vägval tex är det rätta.

Kanske säger du nu. "Hur skall jag kunna iakttä allt detta och samtidigt styra både högt och fort?"

Det är nu det krävs att du kan koppla på en autopilot. Alltså använda alla dina sinnen för att styra så optimalt som möjligt. Utan att för stunden använda hjälpmedel som tell tales, kompass, logg, Windex, vindinstrument osv, osv.

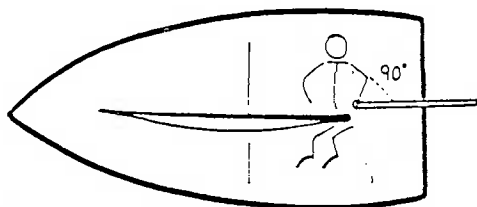


Hur sitter man?

Jag har aldrig sett någon toppseglare som sitter i lä och seglar.

Sitt alltid i lovert. Då ser du bäst och har möjlighet att använda alla dina sinnen. Sitt alltid med ryggen tvärs båten och krängningen 90° ut från roderkulten så får du den mesta och bästa känslan för hur båten balanserar. Styr alltid med den aktere ar-

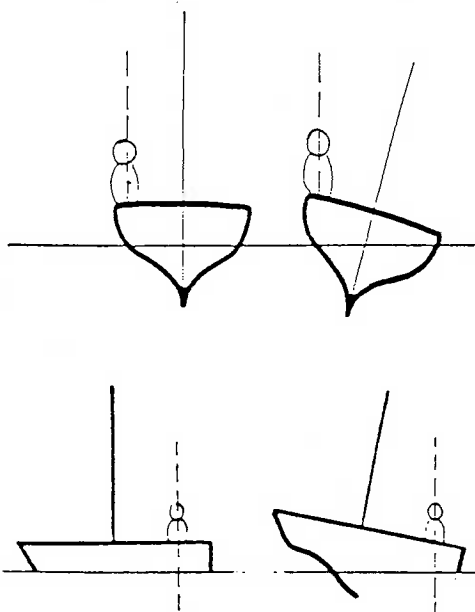
SITT TVÄRS OCH KRÄNGPINNEN 90°
UT FRÅN RODERKULTEN



men och håll pinnen akter om kroppen, *inte* framför. Då måste du se ut som ett omegatecken i kroppen om du skulle behöva falla kraftigt för en båt tex.

Jag har varit med om att någon seglare suttit 1 1/2 meter för om idealplatsen, tack vare sin teleskopiska krängpinne. När det har kommit ett kast och båten blir tyngre på rodret har de inte orkat hålla emot utan båten har skurit upp på kryssen. Andra seglare har hållit för långt in eller ut på krängpinnen och därför inte haft tillräckligt arbetsmoment för att kunna parera kast, sjö eller en väjning.

Se också till att du kan *sitta kvar* på idealplatsen även när det blåser hårt, går hög sjö och kränger. På båtar med staket kan det ibland vara omöjligt att luta sig utåt när det kränger utan man trillar ner i lä. Då är det bra att montera fotstöd. Andra båtar utan staket är det kanske bäst att montera krängstroppar på. Kroppen skall alltid kunna hållas lodrät hur mycket eller lite det än kränger.



Likaså skall man kunna hänga med i de långsgående gungningarna i båten. Allt detta för att kunna känna när båten går trögare eller lättare, kränger mer eller mindre, helt enkelt går fortare.

Under alla vind och sjöförhållanden skall du sitta i lovert just för att kunna känna detta. (Enda undantaget är i superlätt vind, när alla andra i besättningen gått i lä för att få en viss krängning och få seglen att falla åt lä.)

När man sitter riktigt gäller det att *koncentrera* sig på att *känna efter* och vara *uthållig*. Bra kondition underlättar definitivt detta.

Hur tränar man sig att styra optimalt?

Gastarna trimmar seglen perfekt. Rorsman skall då kunna segla perfekt på höjd och fart. Han skall för att klara av detta använda sina sinnen. Tex *Balansen*. Kränger båten mycket kanske han kan lova upp något, lovar han för mycket toppar han farten och detta känns en del och framför allt hörs det på vågorna mot fören. Hörseln och känseln alltså.

Skulle han vara osäker på om han styr för lågt eller för högt kan han känna i ansiktet eller nacken vilket håll vinden kommer ifrån och på så sätt få reda på om han styr högt eller lågt. Detta går inte att känna om man sitter i lä.

I hård vind och mycket sjö tex skall det kännas en acceleration i båten efter det att man styrt över en våg och faller lite efter vågen för att öka farten. Här kommer alltså den långsgående gungningen in.

Är båten för lovgirig nu kränger den bara mer när man faller och accelerationen uteblir pga den ökade krängningen och det större roderutslaget åt lovert som man blir tvungen att göra.

Använd rodret så litet som möjligt. Överdriv inte. Det bromsar.

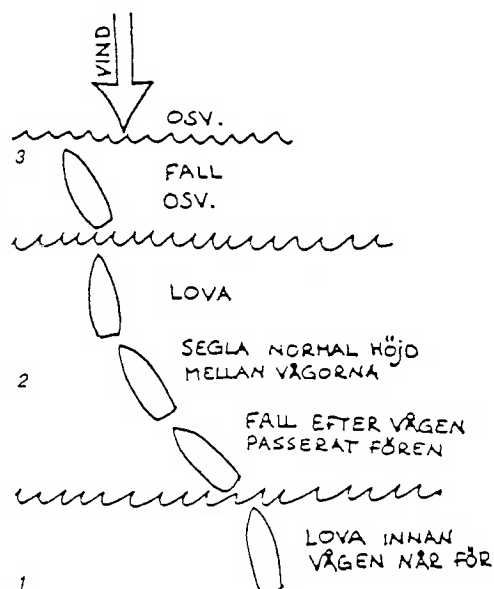
Denna teknik att styra är genomförbar i hög sjö på jollar och fenkölade snabba båtar men sällan användbar på långkölade båtar om det inte går lång dynning.

När du tränar med bindel för ögonen kan dina gaster lura dig och tysta smyga ner i lä eller föröver, släppa eller skota i stor eller försegel. Allt för att rorsman skall sättas på prov och träna upp sina känslor (sinnen).

Sedan kan gastarna också få prova för att lära sig hur viktigt det är att de smyger lätt ombord i lättvind och snarast sätter sig i lovert så fort båten kränger mer än 5°.

Hur högt styr man?

I lättvind och hög sjö skall man styra som lägst. Hela förseglet skall dra.



Det får aldrig slå in. Maxfart, höjden är inte viktigt.

Oftast kommer den med bättre tack vare bättre lyft i kölen och därmed mindre avdrift.

I lättvind och ingen sjö kan du styra *något* högre. Men oftast är det även här viktigast att *aldrig* tappa farten.

I mellanvind 5–8 m/s och hög sjö styr du så lågt att du precis har drag i hela förseglet men inte så lågt att krängningen ökar kraftigt. Fart även här alltså.

I mellanvind och låg sjö skall du enbart satsa på höjd och segla med lite inslag i förliket. Styr så högt att du precis har bett i båten. Båten har oftast nått sin maxfart och eftersom inga vågor bromsar den är det bästa att satsa på höjden.

I medvind och mycket sjö 9 m/s och mer. Här skall du försöka trimma så att du kan falla när stora vågor bromsar båten utan att båten för den skull ökar krängningen. (Flytta skotpunkten långt akter över och kanske om möjligt längre ut åt lä. Löst skotadstor.) När du trimmat skall du styra lågt och fullt på förseglet utan att få en större krängning än 25–max 30°.

Hård vind, låg sjö. Satsa på höjden och segla med ett stort inslag i förseglet. Du tappar endast lite fart men vinner höjd. Krängningen kan vara *lite* större.

Än en gång, glöm inte att *koncentrera dig. Hela tiden*. Här ligger oftast en stor skillnad mellan bra och mindre bra rorsmän.

Till slut sitter känslan för hur du skall segla och hur det skall kännas och då kan du se dig omkring på andra viktiga saker som tex Taktik – bevakning, Strategi – vägval/vindfördelning.

Du har fått en autopilot som styr.

Men du kan inte köpa den, utan måste segla *mycket* och *medvetet* under kappsegling och blindprov.

En fenkölad båt skall aldrig ha ett roderutslag åt lovart mer än max 3° och en långkölad 4 – max 5°. Detta som en fingervisning hur det skall kännas i roderkulten när du nu sitter i lovart och styr. Sitter du i lä tappar du garanterat alla dessa känslor.

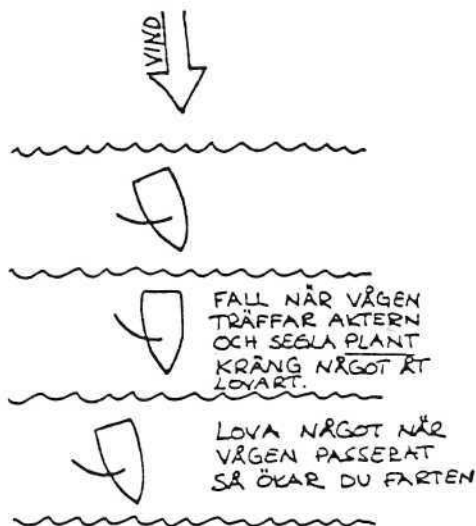
Vilka arbetsuppgifter bör rorsman ha?

Han skall hålla fart och styra högt. Skota storen och alltid sitta på samma ställe. Är det en enmansbåt måste han göra allt själv.

Är det inte det skall han helst enbart koncentrera sig på *fart* och *höjd*. Han skall titta på sjö, segel, telltales, och *inget* annat. Resten (kompass, logg, tid i starten osv) skall gästarna sköta.

Hur styr man på undanvind

På slör och läns skall båten luta så lite att rorsman kan släppa rodret utan



att båten lovar upp. Detta kräver att alla sitter i lovart och gärna att båten lutar åt lovart på länsen. Det gör att rorsman får hålla rodret åt lä för att få båten att gå rakt fram, vilket i sin tur ändrar vattenströmningen runt kölen

och båten sugts åt lä. Och lägre är ju bra att gå på undanvind.

Seglar du den så plant kan du också lättare falla av när en våg träffar aktern och får den att lyfta. Då ökar du farten och behöver inte bromsa med rodret så mycket som du annars skulle behöva. Kräng gärna båten åt lovart *innan* vågen träffar aktern. Detta gör *mycket* och du slipper använda rodret för att falla.

Segla aldrig rakt in i en våg utan att gå långt akter över så att fören lyfter över den, annars blir det tvärstopp.

Skär 45° i lättvind (0–4 m/s)

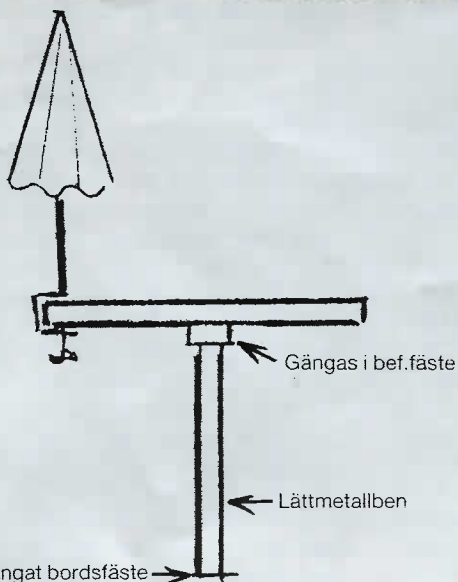
25° i mellanvind (5–8 m/s)

och max 5° hårdvind (9 m/s–)

Det lönar sig mest att skära med en snabb båt och minst med en långsam. Men *alltid* i lättvind.

När du nu tränat upp dina sinnen och känslor skall du bara vara rädd om dem och veta att sprit är det bästa sättet att döva dem på.

Lycka till. Vi ses på banan.



Ett nytt bord i sittbrunnen

Jag byggde mig ett nytt sittbrunnsbord efter tips från en annan IF-seglare som vi träffade i Smögen.

Bordet består av en plyfaskiva Ø65 och 1,5 cm tjock. Bordsfästet inköptes från Marieholm, där även benet kan köpas.

Vi försåg bordet med parasoll för varma sommar-dagar.

Man har full rörelsefrihet i sittbrunnen med bordet uppe.

Nu är det bara en isbox som fattas. Återkommer när detta är fixat.

Hälsningar från IF 3415

Reglering och växling

Från Lars Gabrielsson IF 1932 har inkommit ett förslag hur reglering och växling kan ordnas.

Anordningen är av typ enspaksreglage för motorbåtar inköpt hos Gotthards.

1 st reglage A20 ca 470:-
Gotthard nr G 6376

2 st Vire 336 100:-
Gotthard nr G 6384-200

1 st Mont.sats (för Evinrude)
Gotthard nr G 6377

Adress: Trelleborgsvägen 17
222 29 LUND

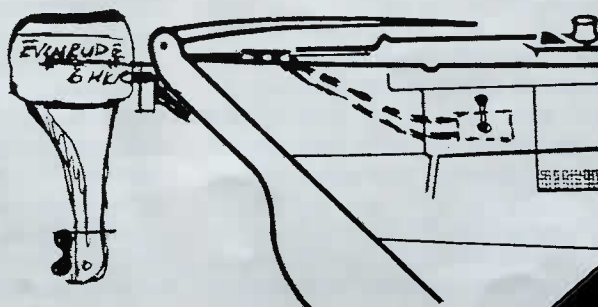
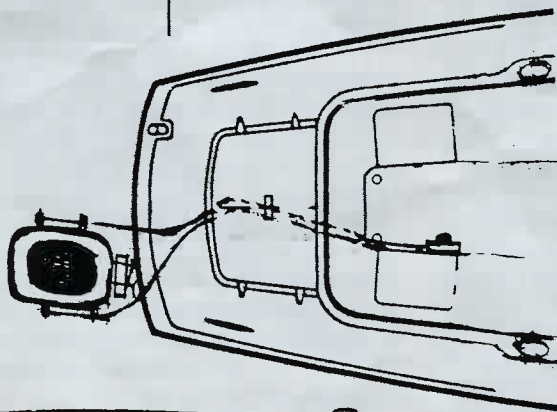
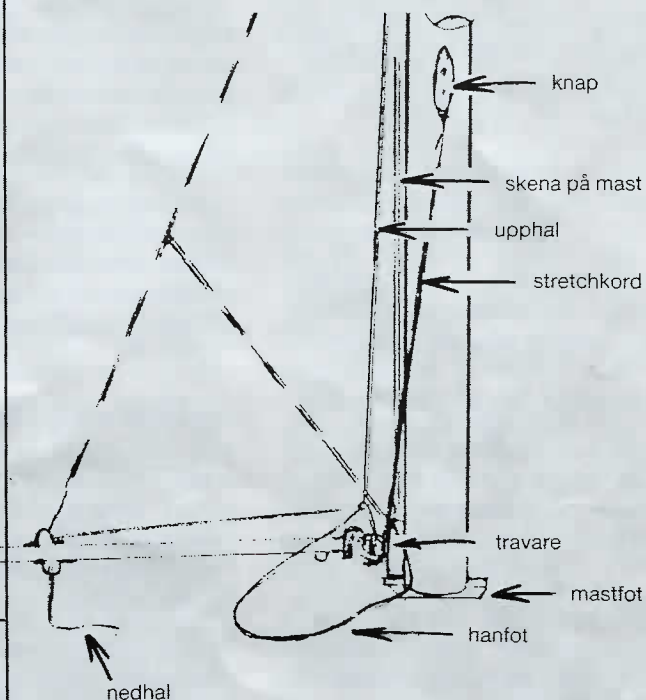
Tel: 046-1897 12

Anordning för att dra in upphal mot masten samtidigt som spinnackerbommen tas ner

För att få denna funktion dras en stretchkord från knappen som är placerad ca 1 m upp på masten genom öglan på travaren (obs träs underifrån) och till upphalet. Stretchkorden och hanfoten knyts helst i samma punkt.

De streckade linjerna på bilden visar tamparnas läge i början av hissningen.

Fördelen med detta arrangemang är att allt arbete med hissning och nertagning kan ske från sittbrunnen.



**Skicka in Dina
förbättringar
och idéer!**

Inför 1987 års SM

Under fjolårets sista seglingar bestämde VI oss för att försöka vara med på det kommande SM:et i Ö-vik och Ulvöarna. Segelgarderoben genomgicks och befanns inte vara tillräcklig för att kunna göra sig själv rättvisa, speciellt med tanke på hårdvind. Men tiden rinner iväg snabbt om man som jag har många järn i elden. Helt plötsligt befann vi oss på andra sidan årsgränsen och det började vara hög tid för en detaljplanering för att kunna vara med på SM:et.

Min tidigare gast Hans (Blubb) kom helt plötsligt in på firman och började fråga om hur min segelsommar skulle se ut. Skulle vi möjligen kunna segla tillsammans, vilket vi inte gjort sedan 1977 års säsong (den som enligt vår tidigare planering skulle bli vår bästa, detta med tanke på att mästerskapet gick på våra hemmavatten och vi i Sundsvall var ett ganska stort och bra gäng som satsade stenhårt för att lyckas). Hur många av årets seglare var med redan då? Men nog om detta. Skulle vi kunna återuppleva gamla minnen tillsammans i min båt Caisa. Ja, skulle vi kunna segla H-båts SM först eftersom Hans seglar H-båkt. Ja, det skulle ju kunna vara roligt men fanns möjlighet och tid?

En snabb kontroll av gastläget visade att en av mina, under tidigare säsong, gascar låg i lumpen och hade svårt att kunna ställa upp mer än någon gång, vilket för mig inte var så bra. Min son Mikael, som också låg i lumpen men skulle hinna mucka, var villig och intresserad, men kunde ledighet ordnas från nya jobbet? Vi bestämde oss att först satsa på H-båts SM, som skulle kunna bli den riktiga genomkörare som vi så väl skulle behöva.

Efter detta så skulle vi vara mogna att segla (vårt eget SM). Men ibland stämmer inte vilja och planering allra helst som både Hans och jag är företagare och ibland måste rätta oss efter våra kunder och våra familjer. Det visade sig att H-båts mästerskapet gick i mitten på juni då jag bla hade en kongress i Växjö där jag själv skulle sitta som ordförande. För Hans blev det ännu värre, hans dotter kom och berättade att något roligt skulle hända, hon hade tagit ut lysning och giftermålet skulle gå av

stapeln just den helg då H-båts SM:et skulle avgöras. Hans hade funderingar om att det vore väl ändå möjligt att flytta, men för familjefridens skull så fick det bli som familjen bestämde, alltså inget SM.

Vårvintern förflöt snabbt och det blev dags att sätta båtarna i sjön för att börja en ny och intressant säsong, hur intressant den skulle bli fick vi ju svaret på först längre fram.

I Sundsvall startades seglingarna sista helgen i maj, men före det hade ett träningsläger genomförts under veckan och som för mig var mycket välkommet och nyttigt. Och för Hans (gasten) så fungerade det fint direkt och han blev bäst under lägret. För säsongens seglingar gick bra i den omfattning som jag kunde vara med, och med tanke på IF:ens försämrade lystal så finns nog chansen att vinna endast när det blir något speciellt rackartyg som kommer med där många av lysseglarna inte riktigt räcker till.

Äntligen en tävling

Men när skulle VI få segla tillsammans? Möjligheten dök upp också denna gång med Hans som glädjespridare. Kunde vi sticka till Ö-vik och vara med på Byggsigurdsregattan som skulle seglas den 27-28 juni? Jag har en veckas semester och får pojken min med så vi kan segla upp båten under veckan om du kan komma upp med Mikael och bil så kan vi lämna båten kvar i någon hamn på höga kusten fram till SM.

Så fick det bli, äntligen skulle vi få möjlighet att segla tillsammans igen, va skönt! Där skulle vi också få det motstånd som vi saknar på hemmaplan, då vi i stort sett varit ensamma som seglat IF.

Båten gjordes iordning och lastades med mat och dryck för några dagars segling i det kalla försommarsvädret. Mötesplatsen blev bestämd till Köpmanholmen, en dryg timmes segling från Trysunda, där seglingarna skulle gå av stapeln.

Vi kom fram med bil den tid som avtalats och CAISA med Hans fanns på plats men det var tätt dimma och råkallt, men vad gjorde det nu när det skulle bli möjlighet att segla. Överseglingen gick bra med undantag av dålig vind som gjorde att motorn fick startas. Att för mig komma till Trysunda och Sten-Allans brygga känns som att komma hem, därför att jag under en 20-års period i stort sett varje sommar brukar ligga här

under några semesterdagar. En del av mina vänner och konkurrenter fanns redan på plats och andra kom under senare delen av kvällen.

Lördagmorgonens uppvaknande kunde naturligtvis varit bättre med tanke mest på vädret, som var grått och trist med lätta vindar. Inte mitt önskeväder precis, men det var ju samma förhållande för de andra. Den nya storen plockades fram ur påsen och sattes, va bra den såg ut! En lättvindsgenua från 81 fick bli det försegel som skulle användas.

Så hade vi äntligen kommit fram till det stora ögonblicket, tillsammans igen och start. Som vanligt genomgång och diskussion om vad som kunde vara bäst att välja för väg, och hur skulle vi gå i förhållande till Ö-vikarna som tränat flitigt tillsammans. Enligt Gunnar Harju så hade han inte seglat så mycket någon vår på länge. Oj!

Starten går och vi hänger med bra hela seglingen och blir slutgiltig 2:a i regattan, bra! Efter seglingen tyckte vi själva att det såg bättre ut än vi vågat hoppas på tidigare.

Hem till hunger och dyrtid igen, och hur skulle jag nu förbereda mig utan båt fram till SM:et. Jag fick lov att gå ut med andra båtar för att behålla den båtkänsla som tidigare byggts upp. Jag fick möjlighet att segla med goda vänner på väg norrut som skulle ha semester, men det var ingen IF utan en Granada 27 som inte ens är med och tävlar. Det blev att skruva och trimma och vi fick god fart i det lätta vädret norrut efter kusten.

Torsdagen den 9 juli så var vi framme vid båten för att lasta över både segel och semesterutrustning, för att äntligen ensam segla min egen båt ut till Ulvöarna för de hägrande SM-dagarna.

Uppladdningen börjar

Väl framme så träffar jag Tage på Ö-vikarnas kansli, som alltid hälsar varmt välkommen och önskar lycka till. Ja, naturligtvis träffar jag många andra både vänner och konkurrenter som börjat anlända och tömma sina båtar för de kommande tävlingarna. Själv ordnar jag plats för allt onödigt som inte behöver finnas i båten och kollar att alla beslag och annan utrustning är under god kontroll. På fredag eftermiddag seglar jag över till fastlandet för att hämta gastarna och börja den så viktiga uppladdningen tillsammans.

Efter inkvartering på Ulvö Hotell och dess anex var det så dax för Ulvö regatta och senare SM. Pelle Melinders Minne som var upptakten för oss var till att börja med bra, men efter ett felaktigt vägval tappade vi mark och slutade på en placering i mitten av startfältet. När det så blev banseglingar gick det betydligt bättre eller man kan kanske säga över förväntan trots att en stor del av SM-deltagarna nu var med. Detta stärkte naturligtvis förhoppningarna och vi kunde konstatera att vi hade god gång i båten.

Så blev det dags för inmätning, vilket sköttes på ett alldeles utomordentligt sätt av arrangören ÖSS och dess funktionärer. Efter inmätning kunde vi i båten ta ännu ett träningspass, dock nästan för oss själva ute på banområdet kunde vi konstatera att det skulle bli lika svårseglat som senast man anordnade SM på samma plats, under förutsättning att dessa svaga vindar stod sig. Efter några timmar ute på banområdet hoppades vi att vi kunnat uppfatta det mesta av strömmar och vindhåll som fanns och att detta skulle vägleda oss i de fortsatta tävlingarna.

Äntligen var det då dags att få bevis på om allt skulle kunna gå bra eller om konkurrensen skulle vara allt för bra. Då man vis av tidigare års seglingar i detta sammanhang alltid känt en oro och haft svårt att somna kvällen innan seglingarna var det med en speciell känsla som Hans tyckte att vi nog skulle lägga oss, för klockan hade ju blivit 22.30. Utan problem mer än några envisa myggor som störde sömnen så sov jag för första gången lugnt fram tills väckaren förklarade att det var dags att kliva upp för att göra oss iordning för den första tävlingsdagen. Hans stack ut på en löprunda, själv gjorde jag iordning dagens matsäck och frukost och Mikael hade jag mest problem att få att stiga upp så att vi kunde lämna hamnen i god tid. (7,45).

Nu visade det sig att förhållandena var likadana som dagen innan, varför vi försökte att konstatera om gårdagens information stämde, vilket den gjorde.

Över förväntan

Så blev det då dags för första start och nu kändes det en liten ilning i maggropen som talade om att den rätta skärpan infunnit sig. Vi gjorde en bra start och kom iväg bland de bästa och hade på förhand bestämt oss för vägval om vi inte skulle störas av andra, vilket inte blev fallet och vi fick i stort sett segla som vi bestämt oss för under första kryssen. Slörar-

na gick bra och vi höll oss hela tiden med bland de främsta.

Även andra kryssen gick bra och sedan fortsatte även länsen bra, även om en viss försämring av vind kunde märkas mest tack vare den anhopning av båtar som vi hade bakom oss. Målkryssen gick fint och vi kunde ta oss in som 2:a. Fantastiskt!

Så blev det dagens andra segling. Vi gjorde en mycket dålig start och var bland de sista ut på första kryssen, men efter några hundra meter kunde vi segla vår egen väg och med Hans goda kontroll över fältet, och med goda tillrop till rorsman att hålla sig lugn, så arbetade vi oss sakta men säkert upp i fältet och kunde avsluta seglingen som 9:a, vilket vi ansåg vara SM-veckans bästa prestation. Allt tack vare Hans och Mikael. Nu ansåg vi att det skulle säkert mycket till för att få räkna bort en 9, men så blev inte fallet. Tur va!

Så dags för andra dagens seglingar där samma morgonprocedur genomfördes. Nu tyckte vi att vi började få det mesta i båten att fungera som vi förväntat oss. Återigen gjorde vi en bra start och kunde efter några båtlängder välja vår väg som skulle visa sig bra. Efter första kryssen rundade vi som femma och kunde sedan sakta ta in på tätbåtarna och avslutade seglingen som 2:a igen, vilket vi var mer än nöjda med.

Dagens andra segling kunde inte genomföras på grund av dålig vind, men även här var vi med bland de bättre, vilket kändes skönt. En aperitif till maten kändes befogad och satt bra för hela besättningen. Jag kunde under dagen konstatera att Micke och Hasse drog väldigt jämt i båten och det kändes bra inför fortsättningen.

Nu började det hetta till i prislistan med våra ögon sett, men vi fortsatte och försökte se realistiskt på vår situation och sov fortfarande bra på nätterna så att krafterna och vår vilja skulle nog räcka till om turen stod oss bi.

Delsegling 5 blev för oss en jämn segling från start till mål med ytterligare en andra plats i prislistan. Gud vad skönt.

Avgörandet

Nu var det säkert många som trodde att nerverna skulle spöka då möjligheten att vinna helt plötsligt fanns framför oss. Men vi gjorde som vanligt. Aperitif, mat, sömn, även om Hans hade mer mygg än vanligt omkring sig. Micke som lagt sig sist varje dag fortsatte på samma sätt, men trots trötthet hade han svårt att släppa tankarna på vad som eventuellt skulle kunna hända och var på mor-

gonen tröttare än vanligt.

När vi så fick reda på att vi skulle videointervjuas och störas i morgonens uppladdning kände även jag att det pirrade lite extra, speciellt som vi även måste reparera toppskäddan på storseglet, som hade en förslitning som vi var rädda skulle ge vika under dagens segling.

Men allt förlöpte bra. Vi kom ut i god tid på banan och spänningen släppte efter några roliga episoder som Hans berättade och vi kunde samla ihop oss till en start som blev mycket lyckad, där våra värsta konkurrenter fanns på var sin kant och vi kunde även nu gå vår egen väg i mitten av banan med god kontroll över vad som hände på kanterna, även om en viss tur nu fanns med i bilden.

Kryssmärket, som vi inte kunnat se, låg efter ett slag exakt på stäven och vi kunde konstatera att än en gång stod turen oss bi. Vi kunde även i den sista seglingen gå i mål som 2:a. Och vi hade seglat en god bit innan vi kunde konstatera att vi vunnit, vilket var långt utöver våra förväntningar. Skumpan fram, och våra värsta konkurrenter kom upp för att säga sitt grattis, vilket kändes skönt.

Men på vägen in från banan kom plötsligt Micke ihåg att det kunde bli ett kallbad som han inte kände sig speciellt road av med tanke på det kalla vattnet. Men en sån här gång kan man göra vad som helst och ändå känna tillfredsställelse.

Att vid prisutdelningen få hämta SM-tecknet för mig och en lycklig besättning skall helt säkert aldrig glömmas. Att dessutom få göra det i Ö-vik på Ö-vikarnas hemmaplan och också känna all vänskap från dessa fina seglarvänner strömma emot sig var underbart. Att sedan bli uppkastad på Henrik Blomés axlar och islängd i isvattnet kändes avsvalkande och skönt.

Att kvällens bankett blev ett oförglömligt minne och att för alla få tala om att man har världens bästa besättning känns skönt och samtidigt lyckosamt.

Med stort tack till arrangörer, seglarvänner, konkurrenter från en lycklig SM-vinnare och hans besättning i Caisa 2662.

Säsongen efter SM-segern



Några veckor efter SM:et i Ö-vik kom förbundsordförande Gunnar Harju med en förfrågan om vi kunde ställa upp i Swedish Match Cup i Göteborg och Långedrag. Snabb kontroll med besättningen och ett positivt svar kunde lämnas. Det var en segling där följande förutsättningar förelåg. SM-vinnare i kölbåtklasser är kvalificerade för start. Ett antal icke kölbåtsegelare kommer också att få chansen samt några Wildcars till meriterade seglare. Ett antal Maxi Racers ställs till förfogande. Allt gratis.

Första seglingsdagen: Kvalificeringsserie med gruppindelning, 4 lag i varje och sex grupper där alla möter alla. Omlottning av båtar mellan seglingarna. Åtta lag kvalificerar sig till final.

Söndag Matchracing. Båtarna lottas. Två rond Robin grupper om fyra båtar i varje, där alla möter alla. Efter avslutad Rond Robin går de två bästa i varje grupp till semifinal, där ettan i ena gruppen möter tvåan i andra gruppen o.s.v. Därefter final och segling om tredje pris. Trevligt va? Dessutom bodde vi på ett förnämligt hotell, allt gratis.

Välkomstpatty fredag kväll, efter att ha fått chansen att testa båten i ca 12 meters vind.

Frukost kl 6. Därefter båttaxi till Långedrag, därefter genomgång och sedan ut till båtarna som vi skulle ha.

Vår startgrupp bestod av folkbåtsvinnaren, Maxiracer IF, Amanda med P.G. Gyllenhammar. Det såg svårt ut, men skam den som ger sig. Bra start i köret och vi kunde ta oss in som 2:a efter Tompa Lövestedt som seglade för sponsorgänget, och framför allt Maxiracersegelaren i sin

egen båt som han lottats till. Vi hade även Expresssegelarna efter oss. Det tyckte vi var bra.

Även i nästa kör blev vi två, nu efter att inte vågat gå innanför utmärkning som vi varnat för vilket gjordes att vi tappade vår ledning. Här var det 470-gänget som var fräcka tyckte vi. men här hade vi storheter som Stargänget med Tomas Oljelund som rotsman och Safir med Lasse Köhler efter oss.

Tredje seglingen mot grupp F med Rival 22 505,606 och Göteborgs YK gick också godtagbart. Nu vann Folkbåtsgänget, 505 och blev tvåa och själva blev vi trea.

I det fjärde köret för dagen blev starten något sämre än tidigare, vi var helt enkelt för tidiga och fick inte snabbt fart igen, varför vi fick segla i bruten vind, men hade inte turen med oss riktigt då det vred mot på sista kryssen och vi hamnade då i spegelvind av Solinggänget och fick släppa ytterligare en båt förbi oss. Således 7:a med Neppargänget som vinnare.

Dagens sista blev också för oss det sämsta med en åttonde plats i mål. Här kan vi då nämna att vi fick beknip och kunde inte bärga spinnackern i tid, vilket medförde att vi hade problem med andra båtar som även hade problem, bla ett spinnackerfall med spinn över masttoppen utan att fastna, samtidigt som vi var lovartsbåt och skulle hålla undan. Allt ordnade sig utan skador och vi resonerade som så att det var bättre att allt hände i en segling än förstör möjligheterna i flera. Som sagt sist i det köret. Men efter dagens seglingar stod vi som delad sexa på elva poäng och final. Hur skulle det sluta?

Dagen avslutades med stor Seglarmiddag på hotellet med ett par hundra människor, men vi var ganska slaka efter dagens övningar och bestämde oss för att gå till sängs kl 23 för att försöka se till att inte skämma ut IF seglarna under den kommande finalen.

Söndag morgon frukost sex igen och nu blåste det ordentligt och jag chansade med att försöka lugna Micke, sonen, som kände sig orolig med att det inte blåste mer än 7-8 m/s. Men när vi antrade båttaxin fick vi veta att det blåste 17 m/s på Vinga.

Nu fick vi ny information om uppskjutande av start då båtägarna ansett att 12 m/s kunde vara lämpligt att släppa ut oss i då vi kanske behärskade båten sämre än ägarna, vilket helt säkert var riktigt. Men fram till lunch hade det mojnats något, som gjorde start möjlig.

I vår första start för dagen mötte vi Neppargänget som vi förlorade knappt mot. Dagens andra start för oss blev inte bättre men vi hängde med godtagbart. Här visade det sig att jag inte behärskade båten, då det blåste och därmed försvann möjlighet tillsvidare avansemang. Efter dessa två kör var det klart för finalseglingar, då samma förhållande rådde i andra gruppen, att två av båtarna förlorat båda sina race.

Till final: Swedish Match med Tom Lövestedt, H-Båt med Peter Karlsson, Neptunkryssare med Conny Jansson, och 505 med Christer Bergström.

Till slut stod H-Båtsgänget som vinnare och föräddades med fina glaspriser och naturligtvis ett dopp i det kalla vattnet efter mycket snygg segling. För oss var det ett oförglömligt arrangemang som man med stor glädje skulle vilja vara med om igen.

Här kanske det för vår klass finns något att ta efter för att göra seglingen mer intensiv och spännande och kanske också publikvänlig, då det seglas korta banor nära land och med märkta besättningar och båtar. Vem vet?

Med bästa hälsning och tack för möjligheten

IF 2662 CAISA
Med nöjd besättning