

ⓕ MEDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning • Norsk IF-båtklubbs medlemstidning • Nr 1 2003



Svenska IF-båtförbundets styrelse 2003

ORDFÖRANDE OCH KONTAKTMAN

Bengt Cederblad
Snäckeskärg 23
421 57 V Frölunda
Tel 031-29 58 08
e-post: evaceder@algonet.se

VICE ORDFÖRANDE

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

SEKRETERARE

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

KASSÖR

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

LEDAMOT FRÅN BIF

Christer Westman
Sportvägen 8
871 53 Härnösand
Tel 0611-107 11
e-post: halvmodell@user.bip.net

LEDAMOT FRÅN OIF

Staffan Eklund
Klippvägen 6
756 52 Uppsala
Tel 018-32 14 44
e-post: viceordforande@oif.ifboat.org

LEDAMOT FRÅN VIF

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

LEDAMOT FRÅN SSIF

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

TEKNISK ANSVARIG

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

REDAKTÖR MEDVIND

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

WEBMASTER

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

KANSLIADRESS

Svenska IF-båtförbundet
c/o Cederblad
Snäckeskärg 23
421 57 V Frölunda

Övriga IF-båtförbund

DANMARK

Kenneth Jensen
Dryadevej 12
DK-2650 Hvidovre
Tel 0045-36 49 63 46
e-post: ken@ddf.dk

NORGE

Terje Johannesen
Lilloe-Olsens vei 18
N-0489 Oslo
Tel 0047-22 71 09 11
e-post: terje.johannesen@nrk.no

TYSKLAND

Klaus-Jürgen Liebenw
Spanheimstr. 4
D-13357 Berlin
Tel 0049-30 47 86 56 61
e-post: marianne.glaser@t-online.de

HOLLAND

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

ENGLAND

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



Ordföranden har ordet



En ny seglingsssäsong är nära igen. Alltid lika överraskande att tiden accelererar i mars – april. Glöm inte att det är på vintern vi skall meka med båtten. Under sommarhalvåret skall vi segla.

Vi har en del nyheter på gång. Förbundet har drygt 600 medlemmar och detta balanserar ganska precist utgifterna. Merparten går till vår alldeles utmärkta tidning Medvind som med rätta får goda omdö-

men från grannförbund. Men det finns något som heter inflation och kostnaderna för tidningen medför egentligen att vi borde öka vår numerär av medlemmar med cirka inflationen dvs 2–3 % per år. Nu är detta ingen ko på isen just nu men vi kommer att pröva att trycka vårnumret på ett annat mer kostnadseffektivt sätt. Det skall bli spännande att få ta del av eventuella synpunkter. Det essentiella är vad som står att läsa i tidningen. Jag tror för övrigt också att vår tidning är viktigare än vi tror och vår egentliga kontakt med de IF-seglare och medlemmar som vi inte ser på kappseglingbanorna.

Peter Bengtsson var förbundets representant på Svenska Seglarförbundets klassförbundskonferens i Värnamo med ämnet ”Vuxenrekrytering till seglarsporten”. Se för övrigt hans rapport i tidningen från konferensen.

Jag tror inte det handlar om att få ”vuxna” att plötsligt köpa en segelbåt och så att säga spontant sätta igång. Det finns i stället en koppling till det så kallade gastproblemet. Gastar finns överallt men man måste påverka dom att förstå detta. Ens goda vänner är allihopa uppenbara gastämnen eftersom ju segling också är en social aktivitet och man kan tidvis dricka pilsner. Alltså, klubbarna och klassförbunden måste vara envisa och få till bra veckokappseglingar. Vi måste vara envisa att se gastarna som finns i vår närmiljö. Att börja som gast och segla som sådan ett antal säsonger är bland de bättre metoderna för att bli biten och som ”vuxenseglare” så småningom visa hur det skall gå till. En av Marek Janiec’s gastar i Skåne blev ju så småningom svensk mästare i IF!

Det andra vi behöver är eldsjälär. Eldsjälär är som magneter. Bliv alltså en eldsjäl och gläd oss alla.

I år står SM, DM och NM i konjunktion. Det är alltså möjligt att bränna tre semesterveckor och segla SM i Lomma, danska mästerskapet tillika nordiska i Rungsted och norska i Oslofjorden. Finns någon mer än Mikael Henrikson i SWE-2377 som gör det?

*Med önskan om en förträfflig sommar!
Glöm inte att vara nyfiken och att träna.*

Bengt Cederblad i Agda Vårregn, SWE 1094

Säkerhetsbesiktning

Nu är nästan alla byggda IF-båtar gamla. I år passerar årgång 1978 25-årsgränsen. Nu återstår uppskattningsvis mindre än 100 båtar, som tillverkades mellan 1979 och 1984. Flera av dessa gick på export, så det finns troligtvis inte så många kvar i Sverige av dessa årgångar.

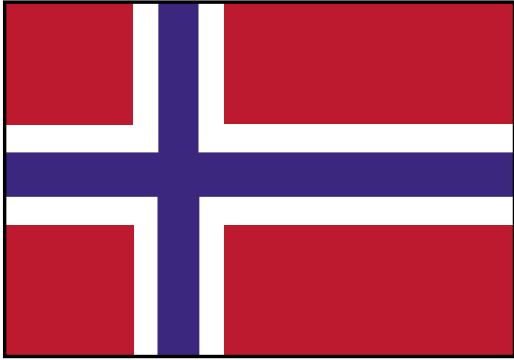
Om din båt är 25 år eller mer och om du vill behålla eller teckna en försäkring i Svenska Sjö ska du se till att få utfört en frivillig säkerhetsbesiktning. Besiktningsmän finns hos de flesta större segelklubbarna. En förteckning finns på Svenska Sjös hemsida: <http://www.svenskasjo.se>. Där finns även en informationsfolder om säkerhetsbesiktningen.

Besiktningen kostar normalt cirka 300 kronor plus eventuell resekostnadsersättning. Om du är bosatt i Skåne med omnejd kan du kontakta Marek, som är säkerhetsbesiktningsman och som ger medlemmar i IF-båtförbundet kraftigt rabatterat pris på besiktningen.

**Marek Janiec,
SSIF:s säkerhetsbesiktningsman**

Innehåll

<i>Ordföranden har ordet</i>	3
<i>Säkerhetsbesiktning</i>	3
<i>Formann har ordet</i>	4
<i>Hvordan oppnå gode resultater</i>	5
<i>Tanker om hurtiglæring</i>	6
<i>Fadderordning</i>	7
<i>SSIF</i>	8
<i>Internationellt IF-SM i Lomma</i>	9
<i>SSIF Taktikafton</i>	10
<i>Vårprogrammet för VIF 2003</i>	11
<i>Danska Mästerskapet 2003</i>	12
<i>OIF sommaren 2003</i>	13
<i>Mätbrev inför SM</i>	13
<i>Klassförbundskonferensen</i>	14
<i>Bottenhavets IF-Båtklubb</i>	15
<i>Vi seglar i Siden och Sammet</i>	16
<i>Velkommen til DM/NM 2003</i>	19



Formann har ordet

I skrivende stund er forberedelsen til sesongen i gang i garasjen. Stemning og forventning stiger i takt med temperatur og fuglekvitte-rets intensitet. Båtutstillingen pågår og mange av oss bruker selvfølgelig noen timer der selv om sikkert de fleste IF eiere er godt fornøyd med egen båt. Jeg tror de fleste er mer opptatt hva man skal anskaffe til vårpussen. Videre hva som bør prioriteres med hensyn til utskiftninger av kritiske og slitte deler.

Vedlikehold av IF'en er viktig, de fleste båtene har oppnådd en alder der dette arbeidet bør taes på alvor. Med dette i minne ble et av vinterens medlemsmøter nettopp viet vedlikehold og reparasjon av IF. Göran Helmer fortalte villig vekk om sine erfaringer med IF renovering gjennom mange år. Flere medlemmer fikk anledning til å kvalitetsikre sine teorier og planer for våren. Det viser seg at flere IF eiere har opparbeidet seg stor kompetanse på området. Kanskje burde vi utarbeide en liten renoveringshåndbok? Noe å tenke på for styret etter sesongavslutning. Ekstra hyggelig under dette møtet var å se flere nye bå-

teierne som tydelig er opptatt av båten og klubben.

Nye båteiere, ja vi får nye medlemmer som overtar kjente og ukjente båter og aktiviserer disse i miljøet. Ganske sikkert til stor gled for dem selv, IF klassen og klubben. Styret ser i den forbindelse behov for å tilby de nye båteierne hjelp til å komme i gang med regattaseiling. En fadderordning, unnfanget av vår alltid like entusiastiske kasserer Trond blir en realitet i år. Klubben vil tilby nye medlemmer en erfaren IF seiler som fadder. De nye medlemmene som er med i ordningen kan kontakte fadderer når de har behov for hjelp enten det gjelder IF seiling, rigging og båthåndtering. Interesserte finner mer informasjon i egen sak her i bladet og oppfordres til å ta kontakt med styret.

Medlemsantallet i klubben har over flere år hatt en positiv utvikling og dermed også antall båter. Men vi må bare konstatere at denne utviklingen ikke har forsatt det siste året. Etter det jeg kjenner til er det kun kommet et par båter fra Sverige sist år. Vi skal ikke deppe av den grunn. Vi er en livskraftig klubb med engasjer-

te medlemmer og jeg tar dette som en naturlig svingning. Ekstra hyggelig er det derimot å høre at et tidligere medlem og sentral person i miljøet igjen er på jakt etter en IF. Se opp, han var en meget habil IF seiler og noen og enhver vil merke dette på regattabanen. Forhåpentligvis ser vi ham og mannskapet under våre felles arrangementer. Engang IF seiler alltid IF seiler.

Årets seillaser er godt i gang når dette leses, antagelig har Færdern igjen blitt en hyggelig opplevelse for oss som deltar. Rett etter sommerferien arrangeres NM andre helg i august i regi av våre gode venner og samarbeidpartnere Vestfjordens-seilforening. Meld dere på, jeg vet det kommer til å bli et flott arrangement både på regattabanen og på land. Ingen forening kjenner oss og IF miljøet bedre og har evnen til å ivareta vårt behov både på regattabanen og sosialt bedre.

Lykke til med IF-seilingen om det er på regattabanen eller på tur.

Terje NOR-30

Hvordan oppnå gode resultater med en minimum av innsats?

Detta var tittelen på IF-klubbens samling 27.februar 2003. Gran Seil i Oslo stilte velvillig sine lokaler til disposisjon for møtet. Etterpå var det bruktsalg på seil og utstyr. 15-20 ivrige seilere, veteraner og nybegynnere, hadde funnet fram veien.

Med norske seileres frynsete rykte som "pop-corn"-seilere hadde styre og arrangører forventet stinn brakke, men kanskje fryktet mange miljøskiftet ved ikke å møtes i Vestfjordens koselige lokaler. (For den som ikke er kjent med begrepet "pop-corn"-seilere så kan dette tilskrives vår dyktige, gode svenske seilervenn Anders Ewert. Da han første gang deltok i Oslofjorden var han nesten alene ved regattabanen 15 minutter før samlingskudd. Men 10 minutter senere "poppet" det opp mer enn 20 nye båter. Målgruppen skulle slik sett være godt definert.) Vi kan i hvert fall ikke klage på omgivelsene, inne i seilloftet til Gran med taktikk tavle vel framme og mye godt å spise burde alt ligge til rette for en inspirerende seanse.

Hans Wang, som driver seilloftet, var først ut. Han har med hell vist seg frem i IF-klassen, men bakgrunnen for hans foredrag var oppsiktsvekkende resultater i VM for 11-meter i VM på Oslofjorden i 2002 (nr. 2). Dette på tross av minimalt med trening på fjorden på grunn av høyt arbeidspress. Hvordan kunne dette la seg gjøre (publikum spisser ørene og venter på gullkornene).

Hans trakk deretter oss alle gjennom smart forberedelse og strukturering – nødvendigheten av å planlegge slik at vi gjør de riktige tingene til riktig tid. Særlig er det 2 områder Hans trekker frem og som vi skal referere hovedpunktene fra:

Planlegging

Planlegg teamet, hvem skal være med ombord, hvilke oppgaver er de gode/svake på og fordel ansvar og roller utifra det. Planlegg for å kompensere deres svake sider og unngå å seile inn i situasjoner der sårbarheten økes. Tenk positivt i motgang også –

unngå kjefting ombord det bidrar ikke til økt trivsel, motivasjon og samarbeid. Planlegg med god mat og drikk – det smaker uansett resultater. Ha ferdig pakkedliste og gjerne ferdigpakke bager med utstyr slik at man ikke må lete etter "færder"-utstyr for hver langdistanseregatta. Vis mannskapet tillit og hjelp dem med å finne fornuftige oppgaver i ledige tider (observere konkurrenter, vindbyger, bølger etc.)

Sørg for å ha papir og blyant ombord. Noter alle problemer og behov, nødvendige reparasjoner etc – da oppdager du at båten fungerer bedre til enhver tid.

Dokumenter alle trimmuligheter i båten (cunningham, fall, uthal, skinner, løygang etc.) og hvordan de påvirker seilegenskapene. "De som vinner en hardværseilas seiler alltid med for stramme skjøter i løyværseilasen etterpå".

Forberedelse

Lag pakkelister – så slipper man å bruke tid og ressurser på å få med seg de viktige tingene (seilvest, mat, seilingsbestemmelser etc.). Lær deg å tenke på din egen båt som en brikke i et spill og sett deg selv i et helikopterperspektiv når du observerer banen og planlegger for taktikken. Ta hensyn til båten og mannskapets svakheter. Har du uerfarent mannskap og dårlig båd høyde bør du starte ved merket i stedet for ved startbåten. Tenk positivt – selv om det går deg i mot. Lær deg gode kjøre-regler som god retning inn til runding er god retning ut fra runding.

Hans presiserte viktigheten av å sette ting i struktur – mapper og være visuell i tankegangen.

Christian Bendixen slapp deretter til med siste nytt fra Seilforbundets elitesatsning der han deltar og ivrer for bruk av teknikken NLP (Neuro Linguistisk Programmering) Han grep fatt i Hans sitt behov for å orientere seg i bilder. Selv hadde han god erfaring i bruk av visualiseringsteknikken NLP da han trente seg opp for deltagelse i Flying Dutchman. NLP ble brukt som en teknikk for å oppnå gode



resultater på kort tid med begrenset innsats. Utfordringen de konkret benyttet den mot var å redusere tiden i hvert slag med 3 sekunder. Denne reduksjonen i tid betyr for båten en utgangshastighet på nye halser i 5 knop istedenfor 0! En av utfordringene med NLP er at vi igjennom menneskehetens utvikling har hatt denne egenskapen boende i oss, men ved at vi under utviklingen av vår struktur, forenkling og analyse mister evnen til god visualisering. Styrken i NLP ligger i at den utnytter hjernen som verdens best simulator, og fremmer hjernens evne til å fremkalle mentale bilder av ting som fungerer godt. (Hvem får ikke frem bilder av gamlekjæresten på netthinnen når de hører en god gammel låt, eller bilder av bestemor ved spesielle lukter?). Norges bemerkelsesverdige fremgang i hoppporten siste året bygger delvis også på denne teknikken.

Så nå venter vi bare på å se et kobbel med norske eliteseilere forsyne seg grådig av medaljebordet i neste OL

Vårt møte var over etter nesten 2 timers presentasjoner uten en slide eller et bilde – bare våre interne mentale bilder som vi så skal fremkalle senere under planlegging og forberedelser. Vi takker Hans og Christian for deres spennende bidrag.

En riktig fremgangsrik sesong til dere alle for sesongen 2003!

N-153 Compromise

Tanker om hurtiglæring

De fleste av oss har drømt om å kunne lære ferdigheter eller å tilegne oss kunnskap hurtig og ikke minst på kostnadsbesparende måter. Dere husker sikkert drømmen beskrevet i amerikanske ungdomsfilmer og i Donald Duck om overføring av kunnskap mens eleven sov om natten. Der ble det vist en hjelm med ledninger tredd ned over hodet på studenten. Hjelmen er koblet til en datamaskin og eleven våkner som geni! Vel,- meg bekjent så er vi ikke riktig der ennå. Men hvem vet.

Hvor ser vi hurtiglæring? Etter min oppfatning –men hva vet vel jeg - på altfor få områder. De erfaringer jeg har selv er følgende: 1) Barn på 4-6 år som flytter til et annet land lærer det fremmede språket på rekordtid. Uten undervisning! De babler i vei med alle lokale som de treffer. Ingen snakker om grammatikk. Ingen sier fy. Og alle blir forbauset. Er det mulig å lære så fort? 2) Dette med å bable seg til et språk har det militære i USA praktisert i lange tider. Jeg kjenner en advokat i Oslo som bablet seg til Russisk i en militærleir i USA på 6 uker. Det han fortalte meg om mht til metode, minnet meg mye om hvorledes min datter på 4 år lærte spansk ”i gata” i Mexico. Ingen sperrer, - ingen dummer seg ut, - ingen eksamener. Bare et vanvittig behov for å kommunisere så raskt som mulig. Og premien var den vidunderlige evnen til å kommunisere. 3) I musikk & sang timene på skolen. Tenk på hvor mye informasjon som ligger i musikk og sang. Ingen huskereglene. Men låtene ”satt”. Bl. a. fordi det var gøy!

Jeg tillater meg å sitere et avsnitt fra en artikkel av Henrik B. Tschudi. Den heter ”Tankebok for medmenesker”:

”Barnet begynner tilværelsen i sin egen frie verden fylt av fantasi og undring – en paranormal verden som ikke bare tillates, men som som de voksne nærer og oppmuntrer gjennom eventyr, barnebøker, skuespill etc. Så fra 6-7 års alderen skal barnet lære hva som er den ”virkelige” verden og hva som er ”normale” mål og verdier, samtidig som det lærer at dets verden hittil

er mer eller mindre innbildning, løgn og overtro. Ikke så rart at vi blir såret og mister forbindelsen til kildene, at vi kaster oss ut i alle slags reaksjoner som erstatning for en tapt verden, en stjålet verden.

”Å gå inn i”

Hva har dette så med seiling å gjøre? Vel, - om man tør å kaste seg ut i ”barnslig” visualisering så kan det bety veldig mye. Det kan føre til et markant løft i forståelse av taktikk, båt-håndtering, trimming og mest av alt automatisering av nye ferdigheter. Barnslig visualisering! Ja visst, - fordi jeg antar at kun de som har barnet i seg kan få det til. Det ”motsatte bevis” er at jeg til nå ikke har lest en eneste artikkel om visualisering av en ”voksen” forfatter hvor forfatteren har vært inne i ”filmen” selv. De får da en rolle som betraktere som sitter på tribunen. Uten å være i stand til å lære bort det essensielle.

Hva går dette ut på? Jo, - i enkel form så går det ut på å gå inn i en kjent situasjon eller et hendelsesforløp og studere seg selv, rette på seg selv, eksperimentere, finne løsningen og automatisere denne ved repetisjon. Det essensielle er ”å gå inn i”.

Først må vi se litt på hvordan hjernen virker. For det første lagrer underbevisstheten absolutt alt. Den lagrer gjennom assosiasjoner. Den beste beskrivelsen er at den husker som et hologram med tid som variabel. Med assosiasjon menes at det omkringliggende er en del av situasjonen som er lagret. En kan med andre ord ikke fremkalle den sanne situasjon ved å gå rett på objektet. Tro det eller ei. Situasjonen er sann! Hjernen er verdens mest utrolige simulator. Noen eksempler:

- Du kjenner plutselig en lukt som du ikke har kjent på 30 år. Mormors vafler! Plutselig er du hos mormor. Alt er der!
- Du hører en fenomenal hit-låt som du ble spillt mens du danset med en herlig kvinne for mange år siden. Pang, der var hun! (tips for triste november-morgener på T-banen)

- Du kom på en glimrende ide på vei gjennom en bygning. Plutselig har du glemt ideen. Prøv da å gå tilbake til det stedet hvor ideen ble unnfanget. Er du rolig så vil du sannsynligvis huske ideen igjen.

De enkle situasjonene over er lagret som hologrammer i hjernen. Vei-en til bildet går gjennom følelseslivet. Prøver du der å se objektet (mormor, kvinnen eller ideen) klart – uten å gå gjennom følelser og det omkringliggende som danner situasjonen, vil du i beste fall få et ufullstendig bilde. I verste fall ser du ingen ting.

Prøve å gå inn i hologrammet

Nå er det din tur. Du skal prøve å gå inn i hologrammet på et punkt i tiden hvor du var på vei til en spesiell regatta. Spesiell for deg! Gjerne med følelsesladning.

Velg en tid på døgnet hvor du er rolig. Gå gjerne en tur først. Tøm hodet for problemer. Finn deg så et sted hvor du kan sitte i fred. Ikke nødvendigvis stille, bare du ikke blir distraheret. Slå av mobilen! Du kan starte hvor du vil. Jeg anbefaler deg å bruke god tid første gangen. (Du blir fort god) Lag din egen innfasing! Min kunne ha vært at jeg har båten i Bruksveien på Snarøya og at jeg går nedover veien. Sola midt i ansiktet. Varmt. Hører fottrinnene mine. Føler den alfor tunge bag’en på høyre skulder. Lukter at jeg er litt svett.Æsj. Ler fordi 2 naboer i et vertikaldelt hus til venstre ikke har blitt enige om fargevalget. Kjenner lukten av syriner. Stram som alltid! Bigga kjører forbi, pokker – jeg seilte i veien for ham sist. Skammer meg. Må be om unnskyldning omgående. Innhenter ham. Sier i fra. Han smiler og sier ”helt OK”. Bli herlig glad. Godt å føle seg hjemme. Men, - blåser det? Litt lufting mot håndflater og ører. Slapp av – starten går om en time. Heisan, jeg må på do! Drakk for mye til middag.

...bare fortsett selv. Få med følelsene! ”Fremkall” bølgeskvalp, rop, glede, glitring i vann, vind i hår, brygga som er ustødig, se på vakre mennesker, kjenn vennskap, si hei til bå-

ten, møkk på dekk! slakt aktefeste – forstag skadet? Hent opp nøkkelen av lomma. Ikke i vannet! - kjenn nervøsiteten. Aah, - lukt av fjære. Hør seil som knitrer. Vann som spyles. Kjenn, føl, hør, smak, lukt.resten tar du selv. Fordi nå har du klart det viktigste. Du er midt inne i bildet. Du har gjen-skapt den virkelige situasjonen. Lirket den frem fra underbevisstheten gjennom følelser og ved på å fokusere på det som danner rammen for situasjonen.

Nå kan du bare sette i gang å seile. Du er der faktisk. Og du kan styre tiden! Du kan la sekvensene gå fort uten at båten går fort, du kan studere deg selv i "still-bilder", du kan dissosiere – dvs. se deg selv utenfra, du kan gå til bake i tid og du kan hoppe i tid. Derfor, - bare fortsett å seile. Ta med alle ritualer. Sannheten er at du allerede har lært litt om å visualisere. Hva du kan bruke det til er ubegrenset. Lag dine egne "reiser". Heretter kan du

seile så mye du vil uten å være utpå! Du kan se hva du gjør feil. Finne på nye "patenter". Du kan programmerer inn gode tips og automatisere disse. Du kan bli bedre i starter og på unnavind osv. i det uendelige. Dette er det sterkeste våpen for en som har begrenset tid til å holde seg i shape. (Men for OL seilerne våre er dette om mulig enda viktigere. Og bruker de det? You bet!)

Christian Bendixen

Fadderordning – Nytt virkemiddel for rekruttering og miljø

IF-klubben hadde 30-års jubileum i fjor og vi kunne notere oss rekordmange medlemmer. I IF-serien var det rekordmange båter med og likedan i Færderseilasen. I NM derimot må vi jobbe for å få med båter nok til godkjent NM. Vi får tilbakemeldinger om at miljøet er topp. Hva kan vi så gjøre for å utvikle klubben videre? Styret fant ut at vi måtte satse mer på kompetanseutvikling og gjenopptok ifjor de tidligere vellykkede treningssamlingene med Olof Bjorland. Oppslutningen om påmelding var svak og arrangementet ble truet av avlysning. Undertegnede tok da jobben med å ringe rundt til de som hadde kjøpt båt i løpet av siste 2 år. Vips – så var vi 10 båter.

Denne erfaringen la så grunnlaget for tanken om hvordan kan vi ta oss bedre av våre nye medlemmer og båteiere. Fra næringslivet ellers er fadderordningen velkjent og styret besluttet seg for å gjennomføre dette i 2003. Når båtene går på vannet skal alle som har kjøpt båt siste 2 år vite hvem deres fadder er og kunne "plage" denne med hva som helst – når som helst (bare det har med IF å gjøre).

Det er utviklet en formålsparagraf for fadderordningen:

Fadderordningen skal fange opp nye medlemmer og være en støtte for disse i de 2 første årene de er i klubben.

- Fadderen skal bidra til at nye medlemmer finner seg til rette i IF-klubben og får optimal glede av sin IF-båt.
- Bidra til at båteieren får gode råd mht. seilutdanning, anskaffelse av utstyr, trimming av båt og seil.
- Stimulere båteieren til å bli aktiv, på regattabanen og i medlemsmøter
- Utvikle gode ambassadører for klassen.

Det er intensjonen at fadderen skal være aktiv og bry seg, sikre seg at den nye båteieren finner seg tilrette i miljøet, blir med på klubbens tilbud og får mulighet til å bidra med sine ressurser i klubben også. Medlemmet skal ha en kompetent henvendelsespunkt i klubben for alle spørsmål mht. Båt, utstyr, seiling, trimming etc. Om ønskelig bør også fadder kunne forventes å stille ombord for en kveld og evt. ha gjeste-mannskap ombord. Styret håper dette bidrar til at medlemmene blir enda mer aktive og enda bedre ambassadører for klassen.

Nå venter vi spent på hvordan dette vil fungere...

PS. Dere som kan tenke dere å være faddere – ta kontakt. Denne rollen er ikke reservert styremedlemmene!



N-153 Compromise

SSIF

SydSvenska IF-båtklubben

Årets vinter var ovanligt kall, vilket innebar hamnis i Skåne. Planerna på en tidig sjösättning i början av mars grusades för de flesta på grund av is i småbåtshamnarna. Den ende som lyckades få i sin båt tidigt var far och son Damsby, som fick ner sin Olifvia i Höje å vilken hölls isfri av vårfloden. I skrivande stund har ytterligare en handfull IF-båtar blivit segelklara, och snart börjar träningen inför årets SM på hemmaplan!



Årsmötet

Årsmötet avhölls den 4 februari på Lommabuktens Windsurfingklubb. Mötet samlade 13 röstberättigade medlemmar, vilket var hyfsat jämfört med förra året. Glädjande var också att ett antal nya medlemmar hade hittat vägen till mötet. Förutom det formella diskuterades det kring kommande projekt och aktiviteter. Bland annat utdelades halvmodeller av IF-båten till bästa seglare i varje klubb, som kunde ställa upp med minst 5 IF-båtar på sina kvällskappseglingar.

Ekonomi rapporterades som god och revisorerna hade inget att invända. Inga nyval genomfördes, utan det nya förblev som det var innan.

SSIF växer till ytan

SSIF har nu officiellt övertagit medlemmarna från före detta SOIF, dvs de bosatta i Blekinge med sitt naturliga inland. Genom att anordna en IF-träff i första hand i Karlskrona hoppas vi kun-

na stärka IF-båtens utveckling i Blekinge och att få till stånd en aktiv IF-eskader där.

Medlemmarna

SSIF:s register innehöll den 30 september år 2002, 121 medlemmar.

Till dessa har ytterligare 8 tillkommit och några till är på gång. Redan nu finns alltså goda förutsättningar för en fin medlemsutveckling, på samma sätt som det varit de senaste 13 åren. SSIF har även utländska medlemmar. Förra året hade vi två, en i Spanien och en i USA.

Vinteraktiviteter

Årets vinteraktiviteter har kommit igång. Den 26 februari hade vi en regelkurs, där 16 medlemmar deltog. Den 25 mars genomfördes en taktikafton, till vilken flerfaldige H-båtmästaren av alla kategorier, Janne Gustafson var inbjuden som idéspruta och bollplan.

Kappseglingsprogrammet

I Limhamn, Lomma och Råå seglar många IF-båtar i klubbarnas kvällskappseglingar. Om man inte har kappseglat innan är detta en bra sätt för nybörjaren att komma igång med IF-seglingen. För övrigt finns i programmet många seglingar som bjuder in till IF-klass. Vi seglar även som förr om åren i det internationella IF-Öresundsmästerskapet tillsammans med våra danska vänner. I år är blir det två delseglingar på den danska sidan och en på den svenska.

Praktisk kappseglingsträning för damer

Förra året lyckades vi inte genomföra den planerade aktiviteten. Därför gör vi återigen ett nytt försök i år.

Budget finns, men vi saknar den kvinnliga projektledaren. Hoppas det kommer att finnas initiativrik IF-dam som tar sig an projektet.

Marek Janiec, ordförande SSIF

SSIF:s kappseglingskalender 2003

Endast seglingar som inbjuder till IF-entypsklass har medtagits

Datum	Segling	Typ	Arrangör	Ingår i serie
3-4 maj	GUL-regattan	Bana	Malmö Segelsällskap	
17-18 maj	Pokalsegling	Bana	Lommabuktens Seglarklubb	Sundscupen
24-25 maj	Forstaendernes bank Cup	Bana	Kastrup SK	Öresundsmästerskapet
7-8 juni	Pingstregatta	Bana	Vallensbaeck Sejlklub	
14 juni	Sjollen Race	Bana	Båtsällskapet Lagunen	Sundscupen
15 juni	Lagunen Cup	Bana	Båtsällskapet Lagunen	
20-23 juni	Sjaelland Rundt	Distans	Helsingör Amatör Sejlklub	
23-27 juli	Svenskt Mästerskap	Bana	Örnsköldsviks Segelsällskap	
30 juli-3 augusti	Int.Nordiskt/ Int.Danskt Mästerskap	Bana	Kongelig Dansk Yachtklub, Rungsted Havn	
9 augusti	Ven Runt	Distans	Råå-Helsingborg Segelsällskap	
30-31 augusti	IF-Distriktmästerskap	Bana	Båtsällskapet Lagunen	Öresundsmästerskapet
6-7 september	IF-Efterårsstevne	Bana	Lynetten	Öresundsmästerskapet
20-21 september	Sailing Home	Bana	Tegler Segel-Club, Berlin	
5 oktober	Jamesons Whiskey Cup	Distans	Vedbaek SK	

INTERNATIONELLT IF-SM i Lomma

Den 23 juli är det dags igen. Då inleds SM-tävlingarna i Lomma med den sedvanliga tune-up-seglingen. Lommabuktens Seglarklubb är beredd på en stor invasion av IF- och Folkbåts-seglare. Uppskattningsvis kan det bli cirka 50 IF-båtar och 80-90 besättningar totalt, vilket innebär en riktigt stor seglarfest och bra propaganda för IF-båten som kappseglingsbåt.

Hamnen

Alla startande båtar kommer att tilldelas en egen plats vid bryggan. Efter som hamnen administreras av arrangörsklubben, blir det inget gruff med någon hamnförening om möjligheten för långfararna att komma tidigt eller ligga kvar några extra dagar. Anmäl er bara till klubben, så har man lovat att ordna med saken. Eventuella tenderbåtar kommer att debiteras reducerad hamnavgift. I hamnen finns en mobilkran. Telefonnummer och tider för lyft kommer att meddelas av arrangören. SSIF har även avtalat med den närliggande Småbåtshamnen i Limhamn att under vardagar och ordinarie ar-

betstid få utfört båtlyft med hamnens stationära kran till endast 100 kronor per lyft.

Seglingarna

Banan kommer vara av typ trapets med målgång på länsen, där IF-båtarna kommer att segla i ytterloop. Loopen kommer att vara utrustad med både splitmärke för säker kryssrundning och länsgrind för alternativa vägval efter länsen. De olika klasserna kommer alltså aldrig att mötas, varken vid start, rundningar eller vid målgång.

Seglingarna kommer att starta först klockan 11.00 på förmiddagen. Det gör man för att säkerställa att vinden blir mer stabil och för att ge seglarna litet mindre jäkt på morgonkvisten.

Banområdet ligger direkt i anslutning till hamnen, endast någon sjömil ut, vilket innebär korta in- och utseglingsavstånd. Det planeras för 8 delseglingar, 3 på vardera torsdagen och fredagen samt 2 på lördagen. Söndagen är reservdag och kommer endast tas i anspråk om inte minst 3 delseglingar har kunnat genomföras innan.

Aktiviteter på land och boende

På land kommer mat och dricka att serveras i tält, som man sätter upp i anslutning till klubbhuset. Man kommer att servera frukost och erbjuda matpaket till en rimlig penning. På kvällen efter dagens seglingar kommer mat och öl att serveras. Det kommer att bli räkafton, grillafton och på lördagen kommer den sedvanliga regattafesten med prisutdelning.

I anslutning till hamnen finns det möjligheter till uppställning av husvagnar och tältuppslagning. Klubben kommer även att hänvisa till turistbyrå, närliggande hotell samt husvagnsuthyrning och eventuella privata alternativ.

Anmälan

Anmälan kan göras på LBS hemsida www.lbs.loma.nu eller på en blankett som kommer bifogas inbjudan. Om du kommer att segla i lånebåt, vars ordinarie segelnummer inte är samma som ditt eget, glöm inte att även ange lånebåtens ordinarie segelnummer.

Marek Janiec, SSIF



SSIF:s TAKTIKAFTON

Tisdagen den 25/3 2003 samlades 26 stycken förhoppningsfulla, ivriga IF-seglare i Kockums lokaler för att diskutera taktik. Den flerfaldige H-båtmästaren alla kategorier Janne Gustafson var där och deltog i diskussionerna och gav oss sin syn på olika situationer på banan. På agendan fanns några punkter, som inte alltid men i stort sett följdes under diskussionens gång.

Starten

Före starten måste man ta reda på var man vill vara i starten beroende på hur startlinjen ligger i förhållande till vinden och hur eventuell ström påverkar seglingsförhållandena. Landmärken är här bra för att kunna göra en korrekt bedömning. Lika viktigt är det att lokalisera de värsta konkurrenterna och ta reda på var de tar vägen. Man vill ju helst inte ha en bra seglare på sin läsida.

Janne talade om för oss att han gärna kommer in från babord. Detta tränar han och hans gaster och då räcker det med ett märke. Komma in för babord mot märket, slå till styrbord mindre än en halv minut före startskottet och starta i en lucka med fart. Om det är ström längs linjen ska man akta sig så att man inte fastnar i det kaos som alltid blir vid den utsatta sidan. Man ska också tänka på att det gärna blir överbåge vid medström och underbåge vid motström. Vid sådana tillfällen är ett landmärke ovärderligt.

En viktig ingrediens i starten är självförtroende. En annan är att ha lite bättre fart än båtarna i lä. Man måste helt enkelt ha ganska bra fart och höjd. Den starttaktik som Janne förordade kräver också en samspelt besättning.

Kryss upp till märket

Filosofin om en bra kant håller ofta inte en hel regatta, får vi veta. Lika så att Janne slår om vinden ändrar sig mer än fem grader. Arbetsfördelningen ombord i båten är att rorsman bara styr och tittar på focken, en gast har ansvar för storen och akterstaget samt har kontroll på kompassen och den andre gästen har hand om focken och fall/cunningham. Man pratar hela tiden med varandra. Gastarna kör taktiken, men rorsman fattar besluten.

Efter stagvändningar lättar Janne och hans besättning något på skoten i 4-5 sekunder, vid lätta förhållanden ganska rejält och kanske något längre, för att få båten att så snabbt som möjligt accelerera till maxfart.

Inför rundningen av kryssmärket bör man inte gå för länge på layline, endast 3-4 båtlängder. Men man ska akta sig att slå för nära märket och ha marginal till två-längdsavståndet, där man ju är ganska rättslös. Styrbordsbogen innan sista babordsslaget upp mot layline förordade Janne att man lägger cirka 100 meter under layline.

Länsen

Det är bra med ett kickmärke, rundningen blir säkrare eftersom man kan koncentrera sig på den och slippa att

hålla på med spinnakerbommen. Spinnakern är alltid riggad på babordssidan och beroende på vindriktning i förhållande till kickmärket sätts spinnaker innan eller efter rundningen av kickmärket. Om styrbordsbogen lyfter är det lämpligt att falla runt kickmärket och gippa direkt. Under länsen bör man styra och gippa så att man går kortaste vägen. Återigen är det bra om man kan hitta något landmärke för att göra en korrekt bedömning av båtens väg mellan märkena. Detta är väldigt viktigt om det finns tvärgående ström på banan. Focken tas ner på undanvinden bara om det är lätt väder. Vid hård vind suggerar Janne även i lä, annars är det risk att båten börjar pendla för mycket. För att få upp båten i surfning pumpar han en gång på varje våg (inte mer, det är inte tillåtet), och det gör de både i lä och i lovalt, man tar tag i båda gajarna och drar samtidigt, som man faller. Det är bra att pumpa storen också om man orkar.

Inför länsrundningen

En eventuell länsgrind kan man inte kontrollera innan start, men man kan kanske få en uppfattning om vilket av gatens märken som ligger närmast kryssmärket. Janne väljer alltid det märket som innebär den kortaste vä-

gen. Valet av rundningsboj i grinden styr i sin tur valet av sida på banan från vilken man närmar sig.

Vi får sedan en utförlig genomgång av hur man organiserar nedtagningen av spinnakern och hemtagningen av seglen. Det är viktigt att man tar ut svängen något och kommer nära märket på dikt bidevind med seglen rätt skotade, då har lyckats med rundningen. Inte minst viktigt är det att skota storen snabbt, förseglet kan vara litet löst tills man är på kurs. Efter rundningen skall man gå några minuter på samma bog innan man slår, ef-

tersom det är både mycket vågskvalp och störd vind vid ett länsmarke.

Målgången

Det är viktigt att orka ha skärpan ända in i mål. Ofta är många nöjda med sin ungefärliga placering och det finns alltid placeringar att hämta för den som är koncentrerad. Målgången skall ske vid närmaste flagga.

Till sist

För att kunna analysera sin segling bör man föra bok över sina tabbar. Då kommer man att upptäcka att fem år

gamla blad ser likadana ut som de alldeles färskas noteringarna. Några råd på slutet var, gå dit de andra inte går, bara om du är långt efter, men segla på det du tror på och chansa inte för mycket, framför allt om du ligger mitt i fältet. Det är bättre att ta placeringar på en koncentrerad segling än att chansa.

Det var en förhoppningsfull samling IF-seglare, med siktena inställda på vinst, som lämnade taktikmötet. Verkligen synd för alla de andra som missade ett ypperligt tillfälle...Tack för lektionen, Janne!!

Peter Bengtsson, IF 3458

Västkustens IF-båtklubb

Vårprogrammet 2003

Våra kamrater H-båtseglarna har kört ett antal vinterträffar i viktiga ämnen på vårt stamlokal, Långedrag Segelsällskaps klubbhus. Även IF-seglare har varit hjärtligt välkomna. Man ser vad eldsjälar och tokstollar betyder även i denna klass. H-båtarna mönstrar nu cirka 10-12 båtar varje tisdag att jämföra med våra egna If-ar som drar 10-17 båtar.

REGELKVÄLL OCH TISDAGSSEGLINGAR

Vårt eget program för våren inleds den åttonde april med upptakt framförallt för de nya och de som sällan vinner! Gastar är tidvis ett problem för kontinuiteten men det går att göra mycket åt det. Att börja som gast är för övrigt en av de bästa metoderna som finns för att starta och bli biten av seglingsporten. Dessutom kostar det inte så mycket initialt.

Den 23 april klockan 1900 följer vi upp med regelafton tillsammans med folkbåtseglarna. Det blir traditionsenligt Charlotte Greppe som uttolkar reglerna på sitt eget pedagogiska och lysande sätt.

Vad gäller Långedrag tisdagsseglingar blir det sannolikt så att de första tre tisdagarna seglas utan spinnaker och nästa tre går med spinnaker. Vi behöver träna spinnaker men samtidigt ändå inte skrämja bort de mindre vana.

Månaden maj blir tät av aktiviteter, och hör och häpna, man blir en bättre seglare om man tränar någorlunda regelbundet. Fyra träningskvällar är inplanerade i maj och första halvan av juni. Tränare blir ingen mindre än Stefan Rahm, icke helt okänd från Americas Cup. Mer detaljerat program kommer senare.



VIF-CUPEN

Årets Cupseglingar har lagts nära Långedrag eftersom ingen längre vill segla längre transportsträckor till kappseglingarna. Kullavik med vårfyren är mest avlägset därefter kommer Sunneskärs segelsällskap, vilket inte är långt från Anders Ewert's hemmahamn.

Alla övriga seglingar går utanför Långedrag eller vid Hinsholmskilen.

KALAS

Senare på försommaren eller slutet av juni skall vi ha kalas men inte på det vanliga vintriga sättet. Det har vi provat många gånger och ingen kommer. Nej, när vädret är det rätta skall vi segla eskader till Brännö och dansa på Brännö brygga. Anders Ewert och undertecknad testade aktiviteten förra året och godkände den. Där fanns både levande musik, mareld och musik på flaska för att inte tala om dom goda räkorna. Man får räkna med övernattnig.

Bengt Cederblad, SWE 1094, Agda Vårregn



Danska Mästerskapet 2003

Årets danska mästerskapsregatta seglas den 31 juli – 3 augusti, dvs. direkt efter vårt eget SM i Lomma. I år blir det i Öresund i Rungsted, och arrangör är Dansk Kongelig Yachtklub.

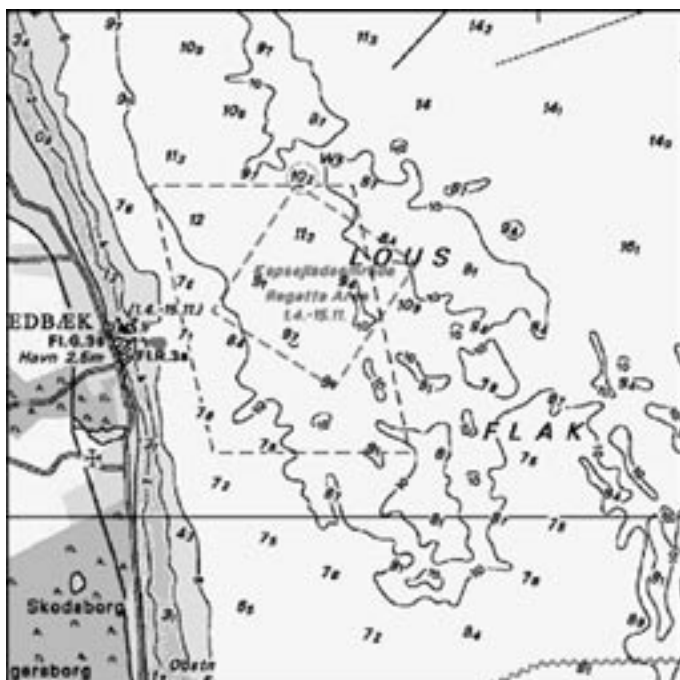
Det danska mästerskapet är kombinerat med ett nordiskt dito. För den som vill segla båda mästerskapen finns där alltså möjlighet, eftersom det endast är 20 distansminuters segling från Lomma i nordvästlig riktning. Hamnen ligger någon knapp kilometer från ett större butikscentrum, där det finns bensin, affärer och restauranger.

Trots att det danska mästerskapet utlyses som internationell segling kan bara en dansk besättning bli danska mästare. För att råda bot på detta har VIF och SSIF instiftat ett pris till regattaseglaren, pokalen "Elvy". Den vinnande besättningen vinner inte bara pokalen, utan även de nästan 2 liter dansk öl som pokalen fylls med och som ska tömmas av besättningens gemensamma strupar.

Vad gäller de nordiska mästerskapet inkluderat i samma tävling, kan vem som helst av de startande bli mästare.

Marek Janiec, SSIF

31 juli – 3 augusti



0.5 sm 0 0.5 1 1.5 2 sm



Dansk: Finneruskiffens mæghedstid kan afges fra købtets pålydte mæghedstid

OIF sommaren 2003

Mellansverige har ju haft en riktig vinter i år, med fina förhållanden för både skridskor och skidor. Då känns det extra trevligt när våren kommer, och det börjar spritta i slipmaskiner och vaxburkar. Sjökortet dammas av, och favoritplatserna betraktas längtansfullt. Kanske är det någon som planerar en tur söderut, till SM och NM i år? Annars är det nog så att det här kan bli något av en mellansäsong beträffande kappseglingar – tyvärr drar sig många för att frakta båt och besättning alltför långt, och kretsen av tillräckligt inbitna (halvgalna?) seglare blir inte större. Förhoppningsvis blommar alla övervintrade ostkustsegelare upp nästa år, då Uppsala står som arrangör.

Nybörjarkappsegling

Vi i Stockholmstrakten har två år i rad haft kappseglingsskolor för nybörjare, och där har intresset varit stort för teoridelen, medan vi förra året tråkigt nog inte kunde genomföra praktikkdagen på grund av att det inte gick att uppbringa tillräckligt antal båtar. Om intresse finns, kan det kanske bli en kurs nästa år. Det är alltid roligt när det kommer nytt blod i klassen. För den som känner för att vara med på någon segling i till exempel Stockholmscupen, finns det i år goda möjligheter att ordna ru-

tinerade gästar, då vi numera tyvärr saknar både Lasse & Tiina Andersson och Tom Björkholm i startleden.

Stockholmscupen

Följande seglingar ingår i cupen:

- 10 maj Lidingö Runt (1)
- 31 maj – 1 juni Saltsjöbadsregattan (4)
- 7 juni Ornö Runt (1)
- 14–15 juni Vikingaregattan med DM (4)
- 23–24 augusti Getfotsregattan (4)
- 6 september Runt Lidingö (1)
- 20–21 september SSS Höstregatta (4), "Höstrasta"

Ostkusten

Även de andra distrikten på ostkusten har egna serier och kappseglingar, och det går bra att kontakta till exempel Uppsala Segelsällskap, eller Hans Martinsson i Oxelösund för närmare information om vad som händer. På OIF:s hemsida – www-oif.ifboat.org – finns aktuella telefonnummer och e-postadresser.



Det finns ju ett seglingsliv även utanför banorna, och det är väl framförallt där man ser IF:ar. I Stockholms skärgård dräller det av dem; man kan knappt hitta en vik eller gästhamn där det inte finns en. Många större båtars skeppare tittar surt när man lägger till bredvid dem, eftersom våra låga fribord inte är så lätta att fendra av mot de meterhöga platsidorna på deras stora skutor. Det kan man bjuda på.

Vi träffade en man på Utö i somras, som visade sig ha varit inblandad i konstruktionen av Omega-båtarna. Konversationen började med att våra femåringar började leka med varandra på värdshusets veranda, och så småningom gjorde vi sällskap ned till hamnen. Av någon anledning hade vi inte nämnt vilken båt vi hade, bara att vi varit ute ett par veckor, att vi skulle hämta upp stora tjejen i Nynäshamn och att det var så härligt att vara ute; ja, ni vet hur det brukar låta. När vi berättade att vi seglade IF, blev han först alldeles tyst, sedan skrattade han och sa:

– Ja, det är en båt med känsla det, och kärlek till vattnet! Back to basics!

Det tolkar jag som ett positivt betyg. Det slitna uttrycket "Less is more" kanske passar bra på våra små plastskorvar?

I år har vi dessutom ytterligare en juniorgäst, född i februari, så det blir trångt ombord. Men – finns det bara hjärterum, så ska det nog lösa sig!

**Anita Rosberg,
SWE 3352 Apelsinen**

Mätbrev inför SM

Har du tänkt att vara med på SM i Lomma eller Nordiska/Danska Mästerskapet i Rungsted? Din båt eller lånebåten du ska använda kanske saknar mätbrev? Om så är fallet, se till att få båten inmätt i god tid.

Efter utförd mätning ska protokollet sändas till Tekniska Kommittén, som utfärdar mätbrevet efter det att mätbrevsavgiften har betalats till förbundet. Den administrativa mätbrevsavgiften är kr 100.- för medlemmar och 300.- för icke medlemmar.

Mer information om mätbrev och mätning samt klassregler och mätformulär finns på hemsidan: <http://www.ifboat.com/teknik/ifklass.htm>

Marek Janiec i Tekniska Kommittén

Klassförbundskonferens "Vuxenrekrytering"

Rapport från mötet
21-22/3 i Värnamo

Så var jag tillbaka från klassförbundskonferens "Vuxenrekrytering" i Värnamo 21-22 mars 2003. Anders Larzon höll i trådarna. Han började med en inledning, där han pratade om kappseglingsverksamhet och breddverksamhet. Han pratade om lokala problem i Skåne, att det är svårt att få till ett startfält. Det var nog utifrån ett Ängelholmsperspektiv. Alla där seglar olika båtar, men han menade, att alla ju kunde köpa samma slags jolle t ex snipe. Det måste i varje fall till en kritisk massa för att det skall bli kul.

Probleminventering

Vi hade sedan en så kallad probleminventering. Alla förbunden presenterade sig och sin rekrytering. Detta höll på till 22.30. Jag pratade om vikten av att hålla kostnaderna nere på material för få folk att delta aktivt i kappseglingar, att ge intresserade vad de vill ha i form av kurser och information. Jag tog också upp att IF-båtförbundet försöker hålla reda på var båtarna tar vägen och försöker få med den nye ägaren i förbundet vid ett byte av båtägare. Jag sade också, att så vitt jag visste var de 3388 båtar byggda för den svenska marknaden mellan mitten av 60-talet och 1984. En annan



sak var, att det just nu var lite problem med verksamheten i sydost. Jag nämnde gastbank via hemsidan, som en metod att få med fler i båtarna. En del av rekryteringen har varit bland "gubbar" från 20 år och uppåt som går ihop och köper en båt och använder den i stort sätt enbart för kappsegling. Många av de andra hade pratat om hög medelålder bland kappseglarna och det stämmer väl in även på IF-kappseglarna. Något annat som hade tagits upp var mätbrev och kostnaderna för olika sorters inmätningar. För IF-båten fanns ett certifikat på att de var tillverkade enligt norm, och de har man kunnat få utbyta mot mätbrev.

Mål och målgrupp

Under lördagen så skulle diskussionen ta vid. Det var mycket tydligt, att vi inte var eniga om vad vi hade för mål och för målgrupp, när vi talar om rekrytering. Efter rätt mycket dividerande togs dokumentet från förra mötet med direktiven för rekryteringsgruppen fram "Hur skall vi få fler seglare och en starkare elit?" Det var tydligt att det första inte är så viktigt för

vissa av förbunden. Vi enades så småningom om, att vi skulle fokusera på, hur man skall höja aktiviteten med inriktning mot kappsegling. Det med hänvisning till att SSF är ett idrottsförbund. Det skulle inte handla om att "koka korv på kvällarna".

Sammanfattning

Vi sattes sedan i grupper som fick försöka hitta svar på detta. Sammanfattningen av den och den därpå följande prioriteringen, som alla genom röstning fick göra (4 streck per person) blev:

Enkelhet och tillgänglighet för kappsegling och segling (15 röster)

Mentorer (13)

Prova på möjligheter (12)

Seglarskola för vuxna (10)

Organiserad utbildning i kappsegling (7)

Som ett genomgående tema sattes, att för att detta skall lyckas krävs eldsjälarna.

Peter



Bottenhavets IF-båtklubb

I vintermörkret kom ett brev från Östersund, Jämtland. Örjan Engström, flitig IF-seglare på Storsjön var avsändare. I brevet fanns en årsberättelse från Storsjöns SS med redovisning av sommarens seglingar. Av protokollen framgår att Örjan seglat flitigt och dessutom med stor framgång i LYS. Alltid positivt när IF-båten finns i topp. Jag blev definitivt överraskad av den omfattande seglingsverksamhet som på går där. Det vore roligt att få fler rapporter från IF-segling i vår stora region.

I den blygsamma julklappsskörden mottog jag en bok med titeln "Ett sjömansliv", författare Bengt Hübendick. Efter att med intresse läst några få kapitel om det hårda sjömanslivet förr, framstår de egna "strapatserna" som synnerligen blygsamma.

Årsmötet

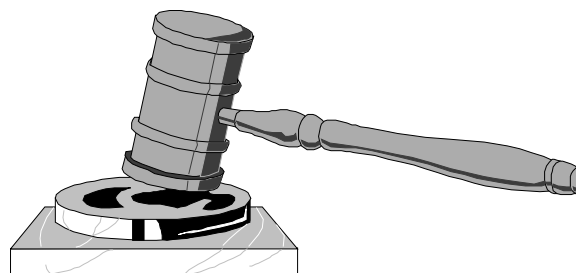
Årsmötet avhöll den 30 november i Härnösand. Tio medlemmar var närvarande.

Det blev omval på alla poster och styrelsens sammansättning blev:

Christer Westman	Ordförande
Hans Gilliusson	Sekreterare
Gunnar Wahlberg	Kassör
Jan Tjernberg	Ledamot
John Hallin	
Lennart Eriksson	

P G Björner	Revisor
Bengt Pettersson	

Anders Åhlin	Valberedning
Anders Carlsson	



Till "Årets Uppstickare" utsågs Gabriel Ögren.

Mötet avslutades med renade bastubad och efterföljande festligheter.

Sommaren 2003

Inför sommaren kan vi som vanligt påräkna klassegling i Örnsköldsvik/DM och i Härnösand/NM. Detta förutsatt att tillräckligt många ställer upp. Till SM-seglingarna i Skåne kommer regionen med största sannolikhet att representeras av Lag Anders Carlsson, regerande titelhållare, Lag Nordin och Lag Ögren. Vi önskar dem lycka till!

Med fjolårets fantastiska seglingsäsong med värme och sol i minnet känns det härligt att se fram mot sommarens seglingar.

Christer Westman, IF 709

Vi seglar i Siden och Sammet

När man som jag just passerat de 50 och är båtintresserad, kan man se tillbaka på en mängd olika flytetyg som varit i ens ägo. Vi i vår familj har haft både stora och små båtar, såväl segel- som motorbåtar, men nästan alltid mellanlandat i en IF.

Idag har vi vår fjärde IF, SWE 1532 Juli. Juli beror på att vi köpte den i juli och att juli oftast är en arbetsfri månad, vilket tilltalar skepparen. Juli är beige och av årsmodell 1974 med aluminiumrutramar och silvereloxerad Proctormast. Vi har tidigare haft en vit 76:a nr 2487, Ifvrig, en blå 75:a nr 2414, Petite Bleu och en gul 75:a 2391 som blev döpt till Ida för på den dagen 1984 föddes vår yngsta dotter. Vi köpte båten veckan innan. I val av båt så finns i vår familj ett estetiskt krav, när man går ut på bryggan och får syn på sin båt skall man glädjas, känna stolthet samt tycka att hon är vacker. Den klassiska IF:en med sitt språng och harmoniska ruff uppfyller detta krav.



Den nuvarande IF:en genomgick första vintern 2001-2002 i vår ägo, en "lyxrenovering", därav titeln. Allt arbete med båten har syftat till att göra den till den snabbaste och snyggaste IF:en i hamnen, även om jag tror att den kommer att kappsegla mera sparsamt. Det är alltid gott med en båt som "rinner på och inte sitter" i vattnet även vid cruising.

Kappseglar gör skepparen sedan 25 år med några andra gubbar, nuförtiden i en hör och häpna, Fenix.

Förbättringsarbetet kan delas in i följande: Skrov, däck, beslag, inredning, elsystem, färskvatten, ventilation, motor, rigg och segel. Så gott som allt arbete och tillverkning av detaljer utom seglen har jag utfört själv. Detta förutsätter att man är hyfsat händig och har en god verktygsarsenal. Denna artikel syftar till att sporra, informera och påvisa att man kan göra mycket med enkla medel. Var och ens plånbok, händighet och ambition får sätta de naturliga begränsningarna.

Skrovet

Detta var i hyfsat skick och det var bara ett antal repor i gelcoaten som fylldes i och vattenslipades, sedan rubbades fri-borden med Autosol, det blev riktigt fint. Under vattenlinjen plastades hålet från den gamla loggen igen och luckan till motorbrunnen limmades fast och spacklades över. Ett litet läckage från en av skruvarna till stävskenan plastades igen. Topcoat lades på över ingreppen. Bordsförskruvningarna för självlänsarna inspekterades men befanns vara i gott skick så dessa får bytas vid ett senare tillfälle. En ny "snobblinje" applicerades i form av en 14 mm bred tape, passar precis i den lätt konkava linjen strax under relingen.

Däcket

Detta var ett betydligt sorgligare kapitel. Någon tidigare ägare hade fällt in två kompasser i skarndäcket just bakom skotvinschen. Dessa hade med åren förstörts och kvar var två kopparbunkar i däck, just där rorsman att sitter som bäst när det börjar luta. Nåväl bunkarna avlägsnades och hålen plastades igen, jag gjorde en aluminiumplåt som följde undre däckskonturen som stöd för plastningen. Plastningen topcoatades men något halkskyddsmönster blev det ju inte. (Jag återkommer till den slutliga lösningen). För övrigt så demonterades alla beslag som jag skulle byta ut eller flytta.

För pulpiten, vår båt har en sådan, och den ville vi ha kvar, var monterad med sitt främre fäste uppe på "förtriangeln". Pulpiten demonterades, hålen topcoatades igen tillsammans med alla andra hål efter beslag. En klots av delrin tillverkades för att pulpiten inte skulle luta framåt när den flyttades ned på däck och det hela återmonterades cirka 50 mm akterut i båten i nyborrade hål.

Nästa pilsner var försegelfästet i däck. Båten hade haft en standard Marieholm "Jibroller" av vilket bara beslaget i däck var kvar. Rullen demonterades och det relativt stora hålet plastades

och topcoatades igen. Ett nytt försegelfäste monterades 35 mm bakom förstagsfästet, allt enligt klassbestämmelserna, naturligtvis med en ny stor förstärkningsplåt av rostfritt under däck. Nya däckbeslag monterades, nya inre genuaskenor, förlängda fockskenor, skoträttor och nya fasta block för bland annat spinnakern.

På luckgaraget fanns en plastskiva med en massa grånade clamcleats, allt togs bort.

En "Trimbrygga" av teak tillverkades som rymmer fallvinsch till förseglet samt skoträttor med linstyrare för övriga funktioner: Spinnackerfall, lift, nedhal, cunningham, bomuthal och kick. Bakom "bryggan" monterades en nyttillverkad fallpåse som rymmer det mesta. Jag fräste en dekorkant på trimbryggan och lackade den ett stort antal gånger så att den fick en god finish.



I sittbrunnen fräschades storskotbalken upp men jag behöll originalskotskenan då denna fungerade tillfredställande. Nya tampar och råttor till ledvagnen, kom på plats tillika med två fallpåsar strax under skotbalken som rymmer spinakergajar och diverse trimtampar.

Flaggstångsfästet och akterlanternan var helpaj. Denna demonterades och avlägsnades på flagnat krom genom slipning och polering. Ett nytt glas tillverkades av plexiglas och ny bottenkontakt svarvades i mässing. Mässingsdetaljerna lämnades in för kromning och efter ungefär två månader och 150 kronor kunde en ny lanterna monteras på Juli. (El-dragningen återkommer jag till).

Teak på däck

Nå hur gick det då med alla lagningar i halkskyddsmönstret? Lagningarna efter alla

M6-skrivar är inte så iögonfallande om man lagat med topcoat i rätt färg, men lagningen efter de skarndäcksmonterade kompasserna lyste klart. Även den främsta, förhöjda triangeln på däck upplevdes som sönderborrad. Vad göra? Vi har haft en Bianca 28 som hade däck klätt med treadmaster vilket var både dekorativt och gav ett fantastiskt grepp. En titt i de flesta båttillbehörskataloger visar att detta material förefaller vara omodernt. På mässor kan man se ett teakliknade korkmaterial, nya kontakter visar att det var mycket dyrt att köpa i mina små kvantiteter.

Man bor i Bohuslän, då får det bli däcksteak! Triangeln i fören mallades upp tillsammans med en lagom stor sittyta på skarndäck just bakom vinschen. I garaget gjordes en fixtur för de tre teakdetaljerna. Teakribb sågades och passades in i de tre ytorna. nåten ströks primer före fyllning med Sikaflex. Efter rensning och putsning vändes de tre detaljerna. Baksidan förseglades med NM-epoxi på en 250-grams matta. Teakdetaljerna blev mycket solida så jag överraskade hustrun med två grytunderlägg tillverkade av spillbitar med samma metod. Väl på båten limmades teakdetaljerna fast med ett konstruktionslim från Sika. Det blev väldigt näpet.



Beslag

Jag har redan nämnt skotskenor och –råttor, men även mastföt och block för dragning av försegelfall kontrollerades och monterades. Det är viktigt att mastfoten står rätt både i längdled och sidled. Blocket för fallet monterades i en genomgående öglebult. En badstege av aluminium (vikten) inhandlades på Byggplast. Denna fick modifieras innan den kunde monteras på grund av akterspegelns lutning. Det höj- och sänkbara utombordarfästet justerades och fick sitta kvar på styrbordssidan.

Bränsletanken för utombordaren stod i styrbords stuvfack, men jag vill på grund av vikten ha fram den så långt som möjligt. Slangen drogs genom nyborrade hål genom skott och till sist genom akterspegeln till motorn.

Rorkulten av mahogny skrapades ner, kapades cirka 150 mm, betsades och lackades. Innan lackningen limmades en liten klots fast för klämman till rorkultsförlängaren så att knoppen på denna inte skall ta i rorkulten. Detaljer, men det gör gott för helhetsintrycket.



Rodret hade ett påtagligt glapp men vis av tidigare båtar vet jag att detta går att åtgärda.

Denna ladugårdsdörr lyftes av efter att jag skruvat bort de tre klotsarna som förhindrar rodret att hoppa av. På tapparna finns spår för o-ringar. Nya o-ringar köptes från Marieholms marina. Innan rodret sattes tillbaka smordes tapparna och o-ringar med ett vattenfast teflonfett, rodret sjönk ner på tapparna med ett suck och borta var glappet.

Sprayhood

På vår båt fanns originalbågarna av plastöverdragna galvaniserade rör kvar. Nya bågar av aluminium tillverkades med de gamla bågarna som mall. Duken som ej var original tvättades med Ship Shape, inhandlat på Hjertmans och medlet befanns mycket verksamt. Efter tvätt impregnerades sprayhooden tillsammans med storsegelkapell och sittbrunnskapell (prärievagn).

Inredningen

Jodå, här fanns att göra! Allt löst och demonterbart togs hem till garaget för slipning, tvättning och lackning. Först ett par lager med blank fernissa, därefter något lager med halvblank som fyller sämre.

Styrbords garderobsdörr vändes så att den öppnas inifrån ruffen i stället för från förpiken. Styrbords garderob försågs med en hylla för två till tre seglarbagar. Nederst monterades ett lågt skott för att skapa ett utrymme för skor och stövlar. För övrigt försågs denna garderob med ett stort antal kroker av varierande storlek för att möjliggöra upphängning av kepsar, handskar, halsdukar och allehanda personliga klädnader.

Babords garderob behölls intakt som hänggarderob för landgångsstassen med mera.



Förpiken byggdes om till att bli en triangel, ett nytt skott monterades parallellt med

de främre huvudskotten. En ny kojboten och underlag för denna tillverkades.

Bordet, denna genialiska Marieholmsuppfinning med monteringsmöjligheter både i ruff och i sittbrunn! Med sin spånskivekonstruktion befanns detta både tungt och ofräscht. Ett nytt bord med samma mått tillverkades av den "iläggsskiva" som förvaras på styrbords garderobsdörr. Bordet blev ett riktigt "lättvindsbord" trots förstärkningar och överflyttande av nödvändiga beslag för benen.

Alla hål i inredningen efter önskade detaljer pluggades med 10 mm teakpluggar, självtillverkade, och hela inredningen mattades ner, tvättades med lacknafta och efterföljande T-röd. Inredningen lackades först med blank fernissa och sedan med något lager av halvblank.

När hela inredningen byggts, lackats och monterats tillverkades mallar för nya dynor. Förpiken fick bara en delningslinje i centrumlinjen och salongsdynorna blev en två meter lång dyna per sida. Dynstopp monterades i "instick-en" i salongen. Detta gör tillsammans bara fyra dynor.



Nytt skum i åtta cm kallsaum tillverkades hos en lokal tillverkare. Denna kläddes även om dynorna i en grafitgrå plysch som tillhandahölls av skepparen. Dragkedjor och mögelfritt undertyg borgar för framtiden. Även ryggstöden kläddes om. Originalfunktionen med gångjärn och "klaffar" behölls tills vidare.

Styrbords ruffskott, mot sittbrunnen, var mycket sönderborrat och sönderslipat av tidigare ägare. För att täcka de värsta skavankerna monterades en fin mässingsspegel på detta skott samt en "sminklampa" omedelbart över.

En skada längre ner täcktes av nytillverkad dubbel mobiltelefon hållare. Fungerar även för en GPS t ex Garmin 12. Nedgångssteget fräschades upp och försågs med en skärbräda på undersidan. Vänder man på steget så sitter en skärbräda fast med en fräst teaklist på ena sidan och en styrning med varvel på andra sidan som gör den borttagbar. I stuvfacken under skarndäck tillverkade jag hållare för porslin och glas. Allt är ständigt "sjöstuvat" inklusive vinglasen med Volvo Ocean Race logga på.

I det akre SB stuvfacket monterades en bilradio i en teak-konsol hängande under skarndäck så att vinschhandtag och diverse beslag kan förvaras under. Högtalare monterades i kojfronterna i höjd med de akre garderobsskotten. Detta ger acceptabelt ljud både i förpik ock ruff.



Velkommen til DM/NM 2003

I dagene 31/7 – 2/8 2003 afholder Kongelig Dansk Yachtklub et kombineret DM/NM for IF-både. Sejladserne finder sted med Rungsted Havn som base og selve kapsejladsbanen ligger lige ude foran havnen. Der vil derfor ikke være lang transportsejlad for at komme ud til startområdet.

Bemærk, at tilmeldingsfristen for sejladserne er 1. juli og at eftertilmelding kun modtages mod forhøjet indskud.

Har du ikke fået indbydelsen kan du altid finde den på www.kdy.dk ligesom du også her løbende vil kunne finde information omkring stævnet.

Rungsted Havn har gennem tiderne dannet rammen om mange nationale og internationale sejladsere – senest

i august i 2002 hvor KDY afholdt EM for 6 meter klassen.

Kongelig Dansk Yachtklub

KDY's klubhus på havnen har alle nødvendige faciliteter og vil kunne danne en perfekt ramme om de forskellige sociale arrangementer i forbindelse med det kommende DM/NM.

På selve havnen er der flere forskellige butikker og et stort udvalg af spisesteder – lige fra den lille hyggelige café til den store middagsrestaurant.

Havnen har også værft og kranfaciliteter og i bådudstørsbutikken kan du købe nyt grej hvis uheldet skulle være ude. På havnen vil der også være mulighed for camping ligesom der i

nærheden af havnen findes nogle private overnatningsmuligheder.

For de der ikke skal ud at sejle er der mange andre muligheder. I umiddelbar nærhed af havnen findes spændende seværdigheder ligesom der i Nordsjælland findes mange museer, seværdigheder lækre badestrande og ikke mindst et utal af spændende indkøbsmuligheder. Så sæt derfor allerede nu kryds i kalenderen ved de nævnte datoer. Vi håber at se mange sejlere i Rungsted og vi glæder os i KDY til at lave et godt og hyggeligt stævne.

Christian Peetz
KDY kapsejlad