

Medvind

Nr 4 2010

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÅTKLUBB • IF-KLUBBEN I DANMARK



CENTRUMLYFT TILL IF-BÅT

SÄKERHET OMBORD

FÆRDER'N 2010 - PATRICIA II

VM-CUPEN - SPÄNNING IN I DET SISTA!

REDAKTION

MEDVIND
JÄRPVÄGEN 37A
756 53 UPPSALA

ANSVARIG UTGIVARE
MAREK JANIEC
TEL: 046-14 49 57
MAREK@JANIEC.SE

REDAKTÖR
PER OSVALDS
TEL: 031-41 61 03
PER@KVARNSTROMARK.SE

GRAFISK FORM
PERNICLAS BEDOW
TEL: 08-720 34 00
INFO@BEDOW.SE

REDIGERING
BEATRICE BOHMAN
BEATRICEBOHMAN@GMAIL.COM

TRYCK
WALLIN & DAHLHOLM

PAPPER
PROFISILK 100 G

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
A. EWERT

INNEHÅLL

ORDFÖRANDE HAR ORDET	3
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN 2010	4
FORMANEN HAR ORDET	5
SÄKERHET OMBORD	6
NM 2010	8
MESTERNES MESTER 2010	9
FÆRDRE'N 2010 OG PATRICIA II	10
H.M. KONUNGENS SERIESEILASER	14
VIF-CUPEN 2010	16
SM 2010	17
CENTRUMLYFT TILL IF-BÅT	18

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
C/O MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL: 046-14 49 57

ORDFÖRANDE
MAREK JANIEC
TEL: 046-14 49 57
MOBIL: 0733-60 53 31
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE
CLAES-HENRIK MÖSE
TEL: 031-88 42 34
CMH@BOSTREAM.NU

KASSÖR
RAGNAR JALAKAS
TEL: 018: 32 48 02
RAGNAR.JALAKAS@BOSERVICE.SE

SEKRETERARE
FREDRIK RINGBLUM
TEL: 08-648 06 14
FREDRIK.RINGBLUM@HOTMAIL.COM

WEBMASTER
MARTIN ARNSTEN
TEL: 08-652 17 17
MARTIN.ARNSTEN@GMAIL.COM

TEKNISK ANSVARIG
GÖRAN EJDELING
TEL: 031-28 80 22
GORAN.EJDELING@SWECO.SE

LEDAMOT BIF
HANS GILLIUSSON
TEL: 0611-214 71
H.GILLIUSSON@HOTMAIL.COM

LEDAMOT VIF
ALF ANDERSSON
TEL: 031-29 19 71
ALF.ANDERSSON@BREDBAND2.COM

LEDAMOT OIF
DAVID PETERSSON
TEL: 08-651 60 01
DAVID2295@HOTMAIL.COM

LEDAMOT SSIF
MAREK JANIEC
TEL: 046-14 49 57
MOBIL: 0733-60 53 31
MAREK@JANIEC.SE

IF PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK
WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVEREINIGING.NL
WWW.FOLKBOAT.YACHTING.ORG.AU

NORSK IF-BÅTKLUBB
ROBERT BAY
EIKSSTIEN 6
NO-1359 EIKSMARKA
TEL: +47 950 87 002
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
ANDERS KLARSKOV
SUDERGADE 13 A
DK-3000 HELSINGØR
TEL: +45 26.27.90.29
ANDERS.KLARSKOV@MAIL.DK

DEUTSCHLAND
HARALD WITZEL
MARKGRAFENSTR. 301
DE-12105 BERLIN
TEL: +49 151 54 82 18 80
OBMANN@IF-BOOT.DE

HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM VEREINIGING
GROTE MARKSTRAAT 27
NL-3841 AH HARDEWIJK
SECRETARIS.NMV@MARIEHOLMVEREINIGING.NL

ENGLAND
ST. MAWES IF-BOAT FLEET
C/O RUPERT SCOTT
15, CHAPEL TERRACE, ST. MAWES
GB-TR2 5DL TRURO
TEL: +44 1326 270215
MAIL@RUPERTSCOTT.CO.UK

AUSTRALIA
FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA
ROBERT INGHAM
TEL: + 61 412 275 788
RFINGHAM@BIGPOND.NET.AU

Ordföranden

HAR ORDET

ÅTERIGEN HAR ETT år med segling med IF-båten lagts till historien. Den sköna historien har pågått i 43 år. Så ännu vet ingen hur gammal en IF-båt kan bli.

Vid september månads utgång hade förbundet 565 betalande medlemmar och fler är på väg. Vi är glada över att de inte bara finns i vårt avlånga land, utan även utanför Sveriges gränser.

Vi har klarat av att publicera vår fina tidskrift Medvind, vilket är mera än andra klassförbund mäktar med. Vi har försvarat vår SM-status och fortsätter att kappsegla om SM-titeln. Vi har goda finanser och kommer sannolikt inte att behöva höja medlemsavgiften i år heller. Vi är ett fint förbund väl värt att stödja.

För seglaren med den lilla plånboken är IF-båten ett oslagbart alternativ. Den är idealisk för två vuxna, även med något eller några barn. Utrustningen för kappsegel är överkomlig. Så IF-båten torde vara ett attraktivt val för ungdomar som söker sin första segelbåt.

En välseglande båt i 26-fotsklassen blir alltid en kompromiss vad som gäller inredning och utrymme. Men att campa med en IF-båt i spartanska förhållanden kan även det vara en trevlig omväxling mot det bekväma livet på land.

Vi ser fram mot en ny härlig seglingsäsong. Innan dess träffas vi på båtmässorna och på årsmötet i mitten av februari i Stockholm.



Marek Janiec, Ordförande i Svenska IF-båtförbundet
Chairman of the Swedish IF-boat Association

SHORT IN ENGLISH

ONCE AGAIN ANOTHER year of IF-boat sailing has gone to the history. This lovely story has now going on during 43 years. So still nobody knows how old an IF-boat may reach.

At the end of September the Association had 565 paying members and still more are now on the way. We are happy for not only having them in our own country, but also abroad.

We have succeeded to publish this nice magazine MEDVIND, which is far more than other organisations of this kind have managed. We have defended our right to compete for the Swedish Championship and continue to race for the Championship title. We have good finances and will most probably keep the fee on the same level as previously. In summary, we are an organisation worth supporting and caring for.

For the sailor with the small wallet the IF-boat is an unbeatable alternative. It is ideal for two grown-ups, even with a child or two. The cost for equipping for racing is reasonable. So the IF-boat is likely to be an attractive alternative for young people looking for their first yacht.

A sailing yacht of the size of 26 feet which performs well will always be a compromise as far as interior and space is concerned. But camping in an IF-boat could also be a nice change to all the comfort ashore.

We are looking forward for the next lovely sailing season. Before that we will meet on the boat exhibitions in Gothenburg and Stockholm and the annual meeting in the mid of February in Stockholm.



Sydsvenska IF-båtklubben Hösten 2010

SEGLINGSSÄSONGEN HAR ÅTERIGEN kännetecknats av låg aktivitet. Inga kappseglingar i Öresundsmästerskapet genomförs längre. Endast två lokala bankappseglingar i regionens område och dess närhet har genomförts, en i Kastrup under våren och en i Halmstad under sensommaren. Dessutom hade vi förmånen att kunna vara med på det danska mästerskapet i Mosede, vilket bara en enda besättning utnyttjade.

Kappseglingen har därför i huvudsak bedrivits i segelklubbarnas regi. Vi har alltså inte alltid kunnat segla entyp med våra IF-båtar, utan har i stort fått nöja oss med respitsegling och därmed ibland bara kunnat jämföra vår prestation med andra båttyper.

Med min egen swe 829 har jag seglat både i västerled och österled för att vara med på de stora mästerskapen.

Första seglingen var en kort tur västerut på något 20-tal nautiska mil, in i Køge Bugt till Mosede. Som brukligt är, var det danska mästerskapet ett exemplariskt arrangemang med fullservice i land, det vill säga välfyllt frukostbuffé med bra sortiment, lunchpaket och moleöl. Och som oftast

var vädret varmt och tilltalande med lagom styrka i vinden. Det enda man kunde klaga på var att seglingsledaren inte alltid följde sina egna utfästelser om längden på pausen mellan seglingarna, vilket några gånger innebar snabba ryck mitt i matrasten eller då blåsan höll på att tömmas. Undertecknad tog sig därefter mot Kalmarsund i öster för att delta i det Svenska Mästerskapet. Den resan var mer än 10 gånger längre än den första. Jag fick hjälp av min syster och vi tog det ganska lugnt till en början i den mestadels västliga vinden. Men när vi fick reda på att det väntades kuling från norr i Kalmarsund, fick vi lägga på ett kol och nådde Mönsterås någon dag före skitvädret.

På SM i Mönsterås seglade jag tillsammans med Göran Ejdeling och hans son Anders. Göran fick styra, eftersom vi seglade med hans segel. Vi utgjorde väl trots en hög medelålder en ganska bra besättning eftersom vi lyckades komma tvåa på tune-up och sju på SM-sammandraget.

Antalet medlemmar i regionen håller sig kvar på en hög nivå. Vid skrivande stund är vi 95 stycken med några till på ingång. På Råå, i Lomma och på Limhamn i Lagunen har IF-båtarna varit med på veckokappseglingarna och placerat sig bra och därmed gjort fin reklam för IF-båten och kappsegling med densamma.

Vi ser framtiden an och önskar alla regionens seglare välkomna att bli medlemmar i förbundet och SSIF.

MAREK JANIEC
ORDFÖRANDE SSIF

Formannen

HAR ORDET

VI HAR EN SESONG BAK OSS som styret så fram på forventning – ville klassen opprettholde aktivitetsnivået? Eller får vi smake den nedgangen vi ser andre klasser er konfrontert med? Hvilke utslag vil innføring av seillens medføre?

La meg begynne med konklusjonen – seilgeden blant IF-seilerne overstiger de økonomiske hindrene andre legger i veien for oss. Kanskje noe som skyldes at IF'en er en av de billigste båtene en kan eie – da kan vi takle litt høyere kostnader på andre fronter?

Etter en kald vinter var det bare 8 båter som stilte til start i årets første regatta i IF-serien 5 mai. Dette varte utover i mai, og på treningssamlingen i slutten av mai kom bare en håndfull båter. Men til grillingen på etterpå fylte vi langbordet... Det lovet godt helt til vi fikk se at det kun ble 27 påmeldte båter til Færderseilasen. Så få båter har ikke vært påmeldt siden jeg begynte i 1984. Bedre ble det ikke av at over halvparten trakk seg underveis på grunn av striereg og lite vind. At tilnærmet alle stilte til midt dagen på Roklubben i Horten havn gjorde det likevel til en hyggelig og minneverdig kveld. For første gang hadde vi også en svensk deltaker, Per Osvalds, som sammen med Terje Johannesen kom inn til en sterk annenplass etter Svein Heglund, en av klassens veteraner, som vant for første gang.

Etter denne trege oppstarten utviklet heldigvis deltakelsen til å stabilisere seg på det normale. Vi innførte et ekstra sosialt arrangement i år. Etter siste onsdagseilas før sommerferien gjorde vi landhogg på Ytre Vasholmen og grillen. Vi har med dette etablert noen verdifulle sosiale arrangementer i IF-klubben som vi bør søke å ta vare på. De er, i mai på treningssamlingen, i juni i forbindelse med Færderseilasen og siste onsdag i juni etter endt seilas i IF-serien. I tillegg kommer NM-festen. For en kjølbåtklasse, der båtene ligger spredd i mange havner, er det viktig å kompensere med denne type tiltak. Gode forslag til alternative arrangementer ønsker styret velkommen.

Denne sesongen har også hatt andre positive trekk. De yngre seilerne har tatt et skritt videre i utviklingen og puster de etablerte i nakken. Litt mer stabilitet så er det har vi nye navn høyt oppe i de store arrangementene også. Det er to ting som virkelig teller, kunnskap og trening. Det er viktig at de som mangler rutine og ønsker utvikling deltaer på de aktivitetene vi tilrettelegger for så kunnskap om regler, utstyr, seiltrim og teknisk seiling tilegnes. Deretter et det bare

trening og aktiv regattadeltakelse som er viktig. For 8. gang vant Anders Ewert fra Sverige det norske mesterskapet. En av de viktigste forskjellene i forhold til de Norske seilerne er antall timer i båten og antall regattaer tilbakelagt. Å seile hver onsdag som flesteparten av de aktive IF-seilerne gjør er ikke tilstrekkelig i nasjonal og internasjonal sammenheng. Mitt inntrykk er at seilingen i år har utviklet seg til å bli frekkere og vi har hatt mange kollisjoner og båtskader. Jeg oppfordrer seilerne til å følge reglene, unngå å skade andre båter for enhver pris og levere protest når reglene ikke blir fulgt.

NM ble igjen en stor suksess arrangementsmessig. Båtene fikk seg en krevende tur ut til Sætre i kraftig motvind og regn. Men deretter var det to flotte regattadager på fjorden med 10 avviklede seilaser. På land fungerte alt perfekt med mat, resultatservice og sanitærforhold. Kombinasjonen av en lokal seilforening der motivasjonen til å stille opp er sterk og der IF'ene må overnatte i båtene skaper god stemning og miljø blant seilerne.

Norges Seilforbund har de siste to årene arrangert Mestrenes Mester, en matchseilas der norgesmestrene i de forskjellige båtclassene møtes til dyst. Det ville være flott om vi også kunne få til en samling for klassens øvrige seilere på banketten i etterkant. I år deltok IF-klassen for første gang. Mer om Mestrenes Mester kan du lese i en egen artikkel.

I juni fikk jeg besøk av Robert Ingham, President Folkboat Association Australia. Planen var at han skulle være med på forsommerens siste onsdagseilas og den sosiale sammenkomsten. Dessverre hadde de fått endringer i reiseoppdraget. Det ble derfor et kort formiddagsmøte i Oslo istedenfor. Han kunne fortelle at det var ca. 200 IF'er i Australia og at de er meget populære på grunn av sin sjødyktighet.

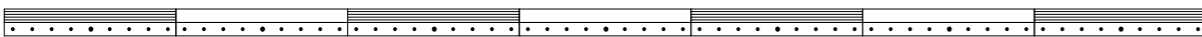
Norsk IF-Båtklubb har 40-års jubileum i 2011, hvilket er en god årsak til å gjøre noen ekstraordinære tiltak.

Jeg vil ellers takke for meg i denne spalten. Etter nærme 25 år i styret og de siste 7 årene som styreleder fortjener IF-klassen nytt blod i styret. Vi er i en fase hvor det er viktig å forankre styrearbeidet og utviklingen hos de nye seilerne.



Trond Aasland

Trond Aasland, formannen Norsk IF-båtklubb



Säkerhet

TEXT: MAREK JANIEC

Även om segling är en ganska säker form av fritidssysselsättning i förhållande till en del andra sporter, så händer ibland olyckor och många flera nära ögat-händelser. En del är mycket allvarliga, andra mindre. Men hur är det egentligen med medvetenheten hos oss seglare? Har vi förberett oss och tänkt igenom hur vi ska klara oss ur en risksituation så att den inte behöver sluta i allvarlig olycka? Här diskuteras tre händelser, man över bord, brand och strandning.

MAN ÖVER BORD

DET VIKTIGASTE HÄR är att förhindra att händelsen över huvud taget uppstår. Här är säkerhetssele den bästa. Den ska helst vara integrerad med flytvästen, så att man tar bort krånglet med att sätta på sig selen. En lina åt vardera hållet kanske förhindrar den personliga rörligheten men garanterar i sin tur att man inte lämnar sittbrunnen.

För nödvändigt arbete på fördäck är det bra att dra en lång stark lina eller ett band på båda sidor av däckets mellan den förliga förtöjningsknapen och de båda akterliga. Med kort säkerhetslina kommer man inte så fasligt långt, även om man kanske kan slå sig litet i sargkanten.

Mantåg är bra, men kan invagga i falsk säkerhet. Så det ersätter på inget vis säkerhetssele. Många olyckor har hänt genom att personen helt sonika har glidit under mantåget. Dessutom måste man se till att det inte är i vägen när man ska bärga en nödställd och därför vara knutet till en tamp som man lätt kan skära av.

Om man nu ändå råkar hamna i vattnet, gäller det att komma upp i båten igen. Om man råkar vara utan sele och är ensam i båten blir genast autopilot eller hackbräda rena livsfaran. Det är ju inte för inte som man har dödmansgrepp och tändningssäkerhetskontakter på motorbåtar. För om båten bara försvinner iväg ute på öppna havet, har man liten chans att klara sig. Vattnet är kallt på våra breddgrader, kanske inte mer än 16 plusgrader på sommaren och kanske neråt 10-12 på Hanöbukten och i

VATTENTEMP.	MISTER MEDVETANDET	ÖVERLEVADSTID
0 - 10 °C	15 - 60 min	30 min - 2 h
10 - 15 °C	1 - 2 h	1 - 3 h
15 - 21 °C	2 - 7 h	2 - 40 h

Bottenhavet.

Nedanstående tabell visar vad man kan förvänta sig om man råkar hamna i plurret. I de flesta fall har man verkligen dåliga odds, om man inte snabbt blir upplöckad eller själv tar sig upp i båten.

Varför är det nu så? Vi fryser ju inte särskilt mycket om det är 16 grader ute.

Förklaringen är att vatten leder värme ungefär 22 gånger bättre än luft. Avkylningen går alltså mycket snabbare. Även vattnets jämviktstemperatur mot människokroppen skiljer sig och är så hög som 32-33 grader mot cirka 24 grader för luft. Så du måste till ekvatoriella trakter om du ska kunna klara dig en längre tid i en våt omgivning.

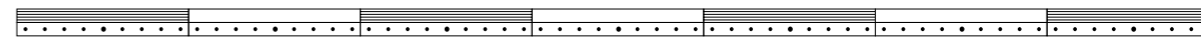
Så om man inte har torrdräkt på sig, gäller det att komma upp hyfsat snabbt. Om man har en bra, användbar räddningsstege torde det vara en enkel sak. Om inte får man ta till det man annars har i båten för att få till något fotstöd, till exempel med en pålsteksögla eller ett lagom slackt spinnakerskot hängande utanför relingen. För även om man får hjälp kan det vara mycket svårt att få upp en person med full seglarmundering utan några hjälpmedel.

Det viktigaste här är nog att ha en eller flera planer på hur man ska klara ut situationen och att man tränar några gånger innan olyckan händer.

BRAND

Brand ombord på en IF-båt är sällsynt. Men det är en allvarlig händelse när det inträffar. Det förutsätter att man på något sätt hanterar öppen låga och att det finns brännbara gaser eller annat lättantändligt material i närheten av lågan.

En sak som kanske inte alla tänker på är gasolen, som blir alltmera vanlig i IF-båtar. En riktigt säker gasolinstallation går knappast att göra i en IF. Det är svårt att få till



ombord

det med gasolbrunnen, som ju enligt försäkringsbolagens säkerhetsbestämmelser ska ha dränering från sin botten till utombords. Säkrare än en fast installation är därför att man har en lös gasolflaska, normalt förvarad i kistbänken i sittbrunnen, där det *inte* ska finnas något batteri, och som man bara kopplar till köket när man använder det. Då är man garanterat säker att flaskan är avstängd efter användning och att det inte läckt ut något på vägen.

Öppen låga medför för övrigt alltid en risk. Därför är det bäst att undvika den helt under seglats, så gott det går. Och det går alltid, menar jag, så länge man inte färdas över oceanerna. Även rökning bör undvikas, eftersom bensinslangen till utombordsmotorn kanske har börjat läcka i akterutrymmet.

Ett felaktigt hopmonterat spritkök kan även börja brinna okontrollerat. En sådan brand kan sprida sig snabbt genom att exempelvis gardinen vid akter fönstret tar eld. Här är en brandfilt att rekommendera vilken snabbt och effektivt släcker elden, och att man alltid tänker på att dra bort gardinen mot fören när man använder köket. Både brandfilt och brandsläckare ska för övrigt vara lätt tillgängliga och inte behöva letas fram.

Om man har väldigt mycket batterikapacitet installerad inne i ruffen och har råkat överladda en längre tid, kan det bli vätagasutveckling, som i sin tur kan förorsaka en allvarlig explosion. Så här rekommenderas en bra, flerstegs batteriladdare, som automatiskt reglerar laddströmmen.

STRANDNING

En vanlig liten grundstötning är normalt inget allvarligt. Oftast blir man lossdragen utan större skador på båten. Men om det händer där det finns brottsjöar kan det finnas risk att sjöarna slår över båten och slår sönder den mot grundet. Här finns till och med risk för drunkning, eftersom det kan vara svårt att undsätta en nödställd.

Framför allt kan det vara riskabelt att angöra en hamn i hård pålandsvind. Sjöarna kan göra att båten

stundtals inte har styrfart genom vattnet och kan kastas upp mot piren. Så i sådana fall gäller det inte att fega utan att segla på i full fart.

Annars är nog en handhållen GPS med sjökort ett bra sätt att undvika grundstötning. Rätt använd vet man ju alltid vad man befinner sig och kan se alla faror som finns under vattnet.

För övrigt gäller det att inte få masthaveri eller att ha segel som håller för litet hårdare väder. Ett segel som är uppåt tjugo år eller mer har nog blivit väldigt skört i duk och sömmar och kanske inte ska frestas i alltför hårda förhållanden. Och en rejäl fock i kraftig duk ska man alltid ha med i sin segelgarderob. IF-båten kan ju kryssa med bara fock, även om det kan vara knepigt att gå över stag i vågor och höjdtagningen inte blir den allra bästa.

Att byta ut sina undervantsröstjärn mot den danska typen kan även vara en bra säkerhetsåtgärd, förutom att det är en bra och billig försäkring mot masthaveri i övrigt. Glöm inte heller att inspektera vanten varje säsong före sjösättning. Vid minsta misstanke ska vanten bytas ut. Framför allt gäller det 4 mm undervant, om man nu har sådana, som enligt min mening är något underdimensionerade.

Skulle olyckan ändå vara framme och man är nära en läkust i hård vind, är ankaret kanske den sista utvägen för att förhindra en snabb strandning. Det finns olika typer, som väl är mer eller mindre lämpade för olika bottnar. Här gäller det alltså att ha med sig ett bra universalankare och en tillräcklig lång ankarlina.

Själv tror jag på att ankaret inte ska vara för lätt och att man kanske ska komplettera med kätting, blyad tamp eller en extra ankarvikt av bly. Dessutom sak man ha lång ankarlina. Det som förskrivs om ankare och lina i klassreglerna är ett minimum och ska inte betraktas som standard. Snarare bör man ha åtminstone ett 10-12 kilos ankare kompletterad med kätting eller motsvarande och kanske 40 - 50 meters långd på ankarlinan. ⚓

NM 2010

FLOTT GJENSYN MED HURUM SEILFORENING

TEXT: BENDIX OG JAN CHRISTIAN, NOR - 160

Det var ikke mer enn 2 år siden Hurum seilforenings arrangerte sitt første IF-nm. Mange takk til denne dyktige foreningen som på kort varsel hjalp oss ut av en knipe etter at en annen arrangør hadde trukket seg.

HURUM SEILFORENING GJENNFØRTE nok en gang et prikkfritt norgesmesterskap, godt hjulpet av snille værguder og en solid stab av kompetente og entusiastiske medarbeidere. At de greide å gjennomføre 10 regattaer på to dager, er imponerende, og i tråd med det som ble annonsert av regattasjefen på skippermøtet lørdag morgen (mange oss tvilte vel på at det ville gå). En takk også til IF-klubbens ledelse som også i år greide å mobilisere tilstrekkelig mange båter til at vi kunne gjennomføre NM. Vi var 20 båter på startlinjen i første regatta, hvorav en svensk båt, med våre gode venner gjennom mange år om bord: Anders Ewert og Per Osvalds.

Selv om det var god og stabil sønnavind begge dagene, så sørget Håøya for at vinden vred og vendte seg og gjorde regattaene ekstra spennende. Det var ikke lett å finne ut hvor det blåste mest og hvor det lønte seg å seile. Det gjaldt å holde fart i båten, trimme om når vinden ble borte, og reagere kjapt med rorkulten når vindretningen skiftet. Mye rart skjedde ved toppmerket. Båter som lå først, ble plutselig liggende stille og distansert av båter på motsatte halser. Utfordringen er å stresse ned når vinden blir borte, det hjelper ikke å banne. Det er de som holder fart i båten når det skjer noe med vinden som kommer først under slike forhold. Når vinden blir borte, må man slakke skjøtene og falle av, i stedet for å se på andre båter som går fort (akterstaget bør slakkes også.) Fordi bølgene var ganske små, lønte det seg ofte å seile høyt og å stjele ekstra høyde når det var fart i båten.

Vindskiftene var ikke lette å bli klok på. Vi vant en seilas med tre hundre meter, og skjønner fortsatt ikke grunnen til det. Plutselig lå vi bare langt foran. Svenskene sa at de seilte etter fri vind og konsentrerte seg om full fart hele tiden. Det ga uttelling, og de vant (som vanlig) mesterskapet. Særlig

på lørdag var de suverene. Da fikk de tre førsteplasser og to annenplasser. Søndag jevnet det seg heldigvis ut, så da dro vi innpå og havnet fire poeng bak dem i sammendraget. Ellers ble det en stor helg for Vestfjorden seilforening, som tok alle medaljene, og var veldig stolte av det. Nils Jarem og Arnfinn Hansen seilte en jevn og solid serie og tok sølvmedaljer. Ekstra hyggelig var det at John Erik Lyche er tilbake for fullt og tok to spikre og bronsemedaljer sammen med sønnen sin, Nichlas.

Nivået IF-klassen blir stadig høyere, det er tett ved toppmerket i første runding. For første gang hadde vi dømning på banen. Stadig hørte vi fløyta i rundingene, og det var mange som måtte ta strafferunder. En ivrig fotograf sørget for at mesterskapet ble forevigt med åtte hundre bilder som ligger på nettet. Det ble som vanlig fest på lørdag (som Bendix og jeg ikke hadde kondis til å delta på), og premieutdelingen søndag sto i stil med resten av dette flotte og humørfylte arrangementet. Jeg så ikke en sur mine noe sted. Selv om all kjeftingen ved merkerundingene sikkert ikke var glemt, så var den i hvert godt gjemt under premieutdelingen i Hurum seilforenings koselige klubbhus på havna i Sætre. At ordføreren i Hurum delte ut premiene, understrekte sjarmen ved å flytte arrangementet fra storbyen og ut i fjorden; halve Sætre var mobilisert, føltes det som. Og hva er da mer naturlig og verdig enn at selveste ordføreren også mobiliserer og setter punktum for årets begivenhet for oss IF-seilere? Nok en gang; takk for et strålende arrangement i vakre omgivelser; vi kommer gjerne tilbake! ↓

Mesterernes Mester 2010

16-17 OKTOBER

TEXT: BENDIX JØRGENSEN, NOR 160, SOL

Det er ikke bare pensjonerte idrettstjerner som kan kjempe om å bli Mesterens Mester. Nå kan også mindre meritterte hverdagshelter fra pølsebanen gjøre opp seg imellom om denne gjeve tittelen. For andre året på rad avviklet Norges Seilforbund regattaen i samarbeid med KNS, med start i indre havn i Oslo. I tillegg til alle norgesmestrene i kjølbåter, var 5 andre lag invitert. Totalt var det 20 påmeldte lag. Det er medlemmer i 11MOD-klubben som stiller opp og låner ut båtene sine.

JAN CHR. KUNNE DESSVERRE ikke være med, så jeg fikk oppdraget med å forsvare "Sol" og klassen sin ære. Jeg hadde en ide om hvor jeg skulle vende meg for å få på plass et lag, og bommet ikke. Terje Johannesen (NOR 30) er en svært allsidig seiler og en entusiastisk kar, og han kjenner mye folk i de ulike miljøene. Han var med fra første stund, og skulle la høre fra seg. Ikke mange tellerskrittene etter var resten av laget på plass: Dag Olav Nicolaysen er en erfaren 11MOD-seiler, med gode resultater i klassen. Hans Wang er norgesmester i flere klasser, og tidligere OL-kandidat. Nå driver han havseiling med Terje som mannskap, og har vunnet Skagen Race over all 2 ganger. Dag Olav var fordekksgast og lukefugl, Hans var rormann. Terje og jeg var i midten, med spinnakeren som hovedoppgave.

Det er ikke nok med øvelse for å bli mester i et felt som dette, men noen timer i båten sammen må man ha. Det ble med en sen ettermiddagsøkt for oss, der vi fikk sparret litt med bl.a. kong Harald og drakelaget, med Terje Wang til rors. Farten var bra, men vi slet med det tekniske. For min del hadde jeg mer enn nok med å løse rust på spinnaker ferdighetene, og mottok en passe dose kjeft fra rormannen. Det var helt nødvendig. Terje og jeg loggførte 500% forbedring i spinnaker håndteringen, men det sa nok mest om prestasjonene i starten.

Regattaen starter opp med 2 innledende runder, der halvparten av båtene går videre. Deretter er det flere utslagninger, til 3 gjenværende båter gjør opp om tittelen. Det var svært lite vind som tilsynelatende slo tilfeldig

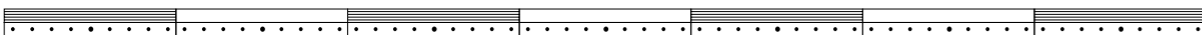
ned på banen. De fleste lagene hadde som oss hentet inn forsterkninger, og mange av toppseilerne var på plass ved startlinja. Vrien vind og hard konkurranse, altså. Her kunne ingen bestille billett til avsluttende runder.

I første runde la vi oss dårlig til i starten, men god seiling av Hans oppover ga håp. Marginene ved rundinger og på lens gikk likevel ikke vår vei, og med en plassering i siste halvdel av feltet trengte vi en topp-2 plassering i neste runde med 10 båter. Nå var banen halvert i lengde, og det hadde begynt å blåse. Det hele var fort unnagjort, og det ble ikke plass for å gjøre feil. Vi hang brukbart med fra start, men som babord opp til første merke måtte vi gå bak flere båter, og havnet igjen litt bak i feltet. Dermed var moroa over for oss for denne gang, helt frem til festen samme kveld.

Erfaringene fra denne regattaen er udelte positive. Båten er teknisk overkommelig, også for oss som er vant til en enklere og tregere båt. Det vil nok likevel være lurt å ha med noen om bord som har erfaring fra denne eller lignende klasser. Det var en fin gjeng vi hadde om bord, og god stemning hele veien. Spesielt morsomt for meg var det å seile sammen med vår mangeårige rival Terje. Han er like hyggelig og stø om bord som på land. Det beste rådet jeg kan gi til fremtidige deltagere er at ambisjonsnivået vil avhenge av hvor mye man får trent på forhånd. Når manøvrene om bord ikke sitter skikkelig, får heller ikke rormannen fokusert godt nok på det han skal. Jeg tror at hvis vi hadde hatt en treningsdag til, hadde flere av de marginale situasjonene i rundinger gått vår vei. Uansett bør man ikke skru forventningene for høyt – det er høyt nivå i disse feltene. Her gjelder mer enn ellers at det viktigste er å delta. Det er moro!

Norges Seilforbund og KNS hadde et meget godt tak på gjennomføringen under krevende forhold. Festen på kvelden var et høydepunkt. Vibecke Schøyen var kontaktperson for seilerne, og gjorde en kjempeinnsats. Begge våre sparringspartnere gikk videre, og drakelaget ble mestre.

Vil du vite mer om regattaen kan du gå inn på www.kappseiling.no



FÆRDER'N 2010 og Patricia II

Det er det samme som skjer nesten hvert år, våren kommer så brått på. Innbydelsen til Færder'n fra KNS dumper uventet ned i posten samtidig som IF'en ligger godt nedpakket på land. Ringer i panikk til mannskapet og spør om de har overlevd vinteren og om de får seilings-tilatelse nok engang fra øvrigheten. I år får Kristian problemer med klarsignal fra alle sine damer og jenter, men Thomas er klar. Vi får da satse på lett vind, lett båt og lite søvn.

BÅTPUSSEN GÅR LANGSOMMERE for hvert år, gammel båt (og mann) krever mye pussing og gnikking. Men tiden er knapp og skipperen fokuserer på at bunnen i alle fall blir glatt. Patricia II kan så sjøsettes noen dager før klarsignal. Treningen før seilasen må være på det teoretiske plan med repetering av glemte regattaregler og seiltrim. Årets seilingsbestemmelser har ingen endringer forhold til siste år, bortsett fra at påkrevd sikkerhetsutstyr nå nærmer seg i vekt og pyroteknisk omfang Volvo Ocean Race. Startflagg i år er som vanlig endret, denne gang til G og jeg har nå snart hele alfabetet. (Jeg tror programansvarlig i KNS selger sikkerhetsutstyr og flagg)

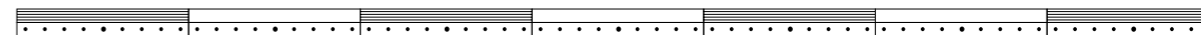
Etter febrilsk klargjøring og pakking av mat og øl er alt klart og vi rekker en trimmingskryss opp til linja for startskuddet går kl. 13:00. Det blir en litt skjev bidevindstart i svak vind. Vi er vel forsiktig i starten og ser klart hvem som hadde deltatt på onsdagseilasene denne våren. Men

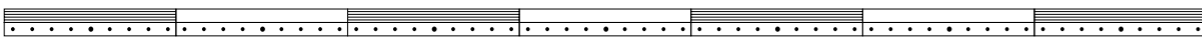
etter hvert finner vi ut av det, roen kommer og Patricia II seiler i bedre fart. Siden Færder'n har over 1000 båter med og de fleste er større enn oss, er det en klar hovedstrategi å få mest mulig fri vind. Dette er ekstra utfordrende til å begynne med i det trange farvannet før Dyna Fyr.

Været er grått og det er meldt store mengder regn. Vinden er svak slik at dette blir en seilas for de utholdende og seige mannskaper. Da vinden er sydøstlig holder vi oss midt i fjorden mot begrensingsmerket ved Nesodden og Gåsungene. De fleste andre seiler mer vestlig i fjorden, men vi merker at vi tar inn på noen av onsdagseilerene og kl. 16:41 runder vi bøya utenfor Slemmestad. Vi vet ikke helt hvor mange IF'er er foran oss da mange av de større båtene som startet senere har tatt oss igjen og det er ikke lett å få øye på våre konkurrenter i alle seilene.

Så løyer vinden nesten helt og regnet bøtter ned. Nå er det viktig å holde fart i Madammen og styre med den siste rest av vind i seilene. Men det er ekstremt ubehagelig å se opp på vindexen kontinuerlig i striregn over lang tid, nakken blir stiv som en stokk og vann siver inn i klærne. Det kan nesten ikke bli verre eller kjedeligere. Men alt har en ende, regnet gir seg litt og vinden, etter å tatt mange 720 grader straffevendinger, bestemmer seg mer for svakt fra syd.

Ved Søndre Langåra kom vi litt for nær land, her har mange båter stoppet helt opp. Men vi rekker heldigvis å reagere raskt nok til å komme oss ut i vinden igjen. Det er egentlig rart at man må være rask i slike situasjoner når





Vinnare

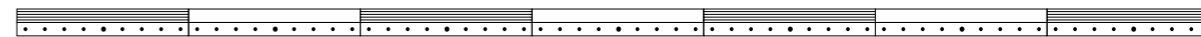
verden ellers synes å bevege seg uendelig langsomt. Ved å holde oss lengst øst som mulig forb Langåra tar vi ytterligere inn på noen 'er. Jeg synes det å seile i liten vind ofte er mer anstrengende enn i hard vind – det tar på å lete og seile etter vind hele tiden.

Det blir en tradisjonell nøling på valg av side når vi kommer frem til Kaholmen og Oscarsborg, vi slår en mental kron og mynt og velger det vestre løp. Nå begynner vi å merke at motkommende strøm er sterk. Vi er heldige i noen manøvre og ser flere av de ledende IF'er rundt oss, bl.a. Sol, Ifnot, Campione og Compromise. Vi sikter oss inn på det vestlige hull i jeteen (undervannsforsvarsverk rundt Oscarsborg) og nærmer oss langsomt ved å seile nesten på land langs Hurumsiden. Men da vi prøver oss ut i hullet ble vi bare skylt bakover mot start av den sterke strømmen. Klarer å komme tilbake på land og seiler godt opp på sandbunnen, en bunn jeg kjenner godt fra tidligere Færder prøvelser, for litt hvile og for å tenke ut neste trekk. Thomas benytter anledningen til å legge seg litt og jeg forbanner seilbuksa som lekker som en sil og er meget kald og ubehagelig i baken. Den er av for øvrig eldre HH-design med en gummisnabel foran for menn og det er antagelig

denne greia som er skikkelig lekk. På tide med ny bukse uten snabel!

Det synes som hele Færderseilasen er samlet i Drøbaksundet og mange kaster anker. Klassisk morsomt er det når andre seilere i nærheten tror at grunnstøtte Patricia II har funnet en strømfri sone og derfor seiler "forbi" En større båt prøver å seile friskt forbi på innsiden av oss og kjører seg fullstendig fast og må få hjelp. Litt fryd hjelper på humøret i en ellers nokså trøstesløs situasjon.

Jeg bestemmer meg så for å prøve det østlige hull i jeteen og vrenger IF'en løs, krysser "elven" og klarer å komme inn bak jeteen noen hundre meter lenger nord og hvor strømmen er mye mindre. Ser da at båter skjener håpløst forbi også den østlige åpningen og bestemmer meg nesten i forbannelse for å krysse sjeteen hvor jeg tror den er dypest ca. 1.5 meter. Jeg mener IF'en med last stikker i underkant av 1.4 meter, men Patricia II har erfaring fra hårdhendte grunnundersøkelser også på sjeteen tidligere. Heldigvis har en Express gjort seg de samme tanker og er litt i forkant oss med sitt forsøk. Ca. kl 01:45 glir begge båter glir uskadet over og en lykkelig ro brer seg i Patricia II – strømjåvelen har sluppet taket! En større båt var



Trea - Per Jul Hansen

ikke så heldig og en redningsskøyte prøvde nå å få de av forsvarsverket fra 1879.

Vel ute av fellen ser vi at noen få båter har fart helt inne ved land på Hurumlandet. Etter stund har vi klart å komme oss dit og det var visst akkurat på tide at vi fikk hengt oss på dette "vindtoget" Vi så at Campione kom litt for sent og ble liggende bak. Thomas hadde våknet og lurte på hva som hadde foregått og hvor alle IF'ene var.

Vi krysset forbi bøya på Filtvedt 05:30 og hadde da seilt i over 16 timer. Noen større båter hadde gått forbi og vi var nesten alene på havet. Slik føltes det i alle fall, skipperen var nok sliten og hadde nok noe kort synsvidde. Nå kom det vind fra sørvest og vi fikk et fantastisk langt slag nesten helt opp til Mefjord Fyr, seilasens sydligste punkt. IF'en er så medgjørilig hvis man finner balanspunktet seilsetting og kurs (G-punktet), at Patricia II nærmest fløy av sted. Det ble et høydepunkt i denne seilasen. Etter et kort slag runder vi Mefjord Fyr kl. ca. 08:20 og setter kurs mot Åsgårdsstrand. Vi lurer litt på vår posisjon da vi får sms på at IF'en Das Boot har passert foran oss. På dette tidspunktet så vi meget få båter og ingen IF.

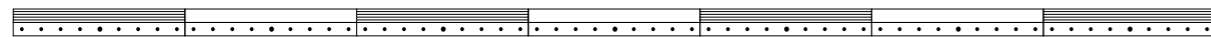
Etter å ha rundet bøya ved Åsgårdsstrand får vi øye på

en IF etter oss i god fart. Vi våkner av dvalen vi har latt sige inn på oss og setter skuta i kampberedskap. Oppløpet til Horten er ingen enkel strekning med mange uforutsigbare strømmer og vinder hvor mange Færderseilaser er avgjort på sluttstreken. Men vi kommer oss helskinnet i mål kl. 09:50 etter en meget langdryg seilas på 20 timer og 50 minutter. Ca. 7 minutter etter krysser IF'en Ifnot målinjen. Den hadde fulgt vår kurs, men i ute i fjorden i morgendisen hadde vi ikke sett den.

Da vi ankom Karljohansvern havn i Horten så vi ingen IF'er på våre faste plasser, det var jo et uvant syn for oss og vi forsto først nå at vi hadde endelig fått en første plass i Færder'n. Vi må ha seilt den i over 25 år og vi tok derfor en pils. ⚓

THOMAS THOMMESEN OG SVEIN HEGLUND
PATRICIA II

PS! I ettertid har vi fått vite at det var Pål Berg, vinner av flere NM og Færderseilaser i IF som seilte Expressen foran oss over sjeteen, og skipperen på Das Boot hadde trykket på feil knapp!



H.M. Kongens serieseilaser med »førstereisgutt« ombord.

TEXT: JOHN ERIK LYCHE, NOR 75

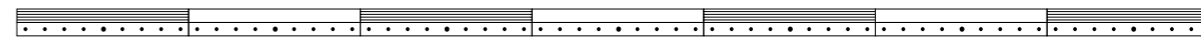
Ferien vel tilbakelagt og en travel seileruke står for tur. H.M. Kongens Serie og NM. Ingen seiling forrige sesong av forskjellige grunner, men nå etter ferien, fit for fight. Uken starter med båtflytting til Dronningen i Oslo.

H.M. KONGENS SERIE, er en tredagers regatta på kveldene for innbudte klasser. For oss IF seilere en "høydare", og en oppvarming til NM, som går av stabelen til helgen. Mannskap har vært et av de store problemene etter at de håpefulle, mine sønner, har flyttet ut. Men denne uken klaffer det med at Nichlas er ledig. Vi hyrer inn Anders, en kamerat av ham også. Det er spådd bra med vind, så vi trenger ballast. Utfordringen er at Anders aldri har satt sine ben i en seilbåt, men rekruttering er viktig.

1 Dag tirsdag 17. august: Frisk nordlig vind og bygevær. Drar tidlig ut fra Dronningen for å trene. Anders er tent

på å lære. Han har en formening om at seiling er en sedat sport hvor man sitter og ser på seilene og drar litt i noe tauverk innimellom. Etter å ha kommet ut på regattabanen kjører vi litt action med kjappe slag, lens, slør, jibbing osv. Anders, vår "førstereis", finner seg raskt til rette. Gir uttrykk for at det "går rimelig kjapt i svingene".

Starten nærmer seg ved Galteskjærene med frisk nordavind. Lensestart. Best å være våken. Her kan ting skje fort. Rimelig close race ved første merke. Styrbord runding. Mye "hoing" om plass for merket til IF klassen å være. Vi holder oss godt unna mengden og skårer mye på det. Fortsatt lens mot neste merke. Ligger slik til at vi har plass for merket før vi starter kryssleggen. Rimelig close race i rundingen denne gang også. Nesten som en ny start. Mye kastevind og vindkantringer tilsier at en må være rimelig våken på kryssen. Opp mot "Galtesund" ligger vi tett-skjiktet. Riktignok ikke helt i tet. Her er det trangt, vinden kommer i rosser, som tidvis gir kjempeutelling på høyden.

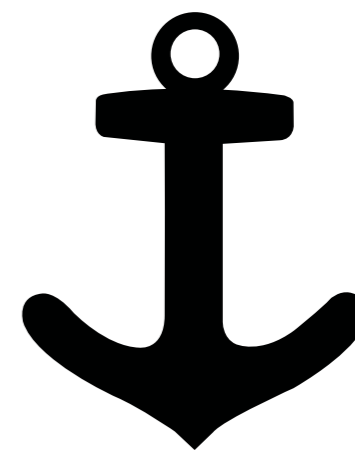


Kjappe slag, mange vindkantringer og rimelig tett i ledelsen gir oss store utfordringer rett før mål. Står ikke opp målmerket ved "Stjernen". Må slå. Å fy! Babord halser nå rett før mål. Båtene i lo får kjempehøyde og fart. Annen plassen er umulig å redde. Babord halser, akkurat slått, vi må vike. Rykker så ned på fjerdeplass.

"Førstereisguten" henger med hele veien med kjappe slag og full action i den friske vinden. Riktignok snubler han i en del fremmed ord når kommandoer blir gitt. Rimelig svett, og våt i luggen, konkluderer han med at seiling så langt i fra er en sedat sport. Han står der i seilerbukse og kortermet T-skjorte selv om både vind og temperatur tilsier langt mer bekleddning. De øvrige plaggene har en etter en havnet under dekk. Kjempekult utbryter han.

II Dag onsdag 18. august er forholdene ganske like, bortsett fra kraftigere vind. Anders kan ikke stille denne dagen, så Nichlas og jeg får en strabasios og hektisk seilas alene. Utfordringene med lensestart og tette rundinger ga oss lærdom fra dagen før. Kryssen opp mot mål byr på mye vindkantringer, så det var bare å holde tunga rett i munn. Hyppige slag er ikke alltid det rette med en tung båt som IF'en. Men med byger og kjappe vindkantringer skårer vi stort på stadig å slå på vindkantringene. Vi har ikke fått trent oss tidligere i sesongen, men det sitter nok litt i blodet. Vi gjør en kjempeseilas og går med kraftig forsprang som nr. 1 over mållinjen. Kjempefornøyd.

III Dag torsdag 19. august. Anders er igjen med, og vi ligger i tet sammenlagt. Har mye å forsvare. Nerver, ikke minst hos Anders som nybegynner. Denne dagen byr nok en gang på identiske forhold. Ved runding i Bundefjorden før kryssen mot mål blir det mye klabb og babb ved merket. Vi midt i klynga. Taper enormt i rundingen. Mye stygge ord. Ikke bare hos oss. Kryss. Mye vindkantringer. Vel vitende om hvem vi konkurrerer med i sammendraget blir det seilt taktisk. Ved siste runding opp mot "Galtesund" og mål forstår vi at seieren sammenlagt er vår. Anders gliser fra øre til øre. Klasker til staken vi runder om styrbord og roper "High Five, nå vinner vi". En flott klang i staken. Dette går ikke upåaktet hen. Bak oss blir det ropt merkeberøring fra flere av konkurrentene. Jeg forteller Anders at vi trolig er disket. Anders, "vårt nyrekrutterte mannskap", synker sammen og sier ikke et ord før vi går over mållinjen som 5. båt. Det holder til seier sammenlagt. Ingen protester fra våre konkurrenter. Det er forståelse for at vår "førstereis" ikke har lest seilreglementet fra perm til perm. Nå er vi klare for nok en transportetappe til Sætre, hvor NM går av stabelen i helgen i regi av Hurum Seilforening.



VIF-CUPEN 2010

Spänning in i det sista!

Årets upplaga av VIF-Cupen kom att avgöras vid en blåsig höstregatta hos Långedrag Segelsällskap. Innan dess hade totalt 25 båtar deltagit i de sju seglingarna som utgjorde grundserien i cupen.

VÅR START I CUPEN HADE inte börjat så bra. På vårregattan råkade vår fördäckare Magnus, som var ny i IF-båten denna säsong, hålla en lite för hög profil vid en länsrundning och fick bommen i huvudet vid gippen runt ett märke. Resultatet blev ett några centimeter långt sår vid tinningen, ett ofrivilligt bad och en DNF som slog minst lika hårt som bommen. Jonas Länje i SWE 3359 tog en knapp seger före Göran Ejdeling i SWE 2404.

Björlanda Cup ett par veckor senare dominerades av Fredrik Hansson i SWE 507 som säkert satte fem spikar. Vi låg bra till på andra plats tills vi på sista seglingens sista kryss bröt den gyllene regel att åtminstone nästan aldrig lämna fältet. Bengt Cederblad i SWE 1094 knep andraplatsen och själva slutade vi trea.

När dom hårda vindarna vid SM i Mönsterås trasade sönder vår genua trodde jag att resten av säsongen skulle bli minst sagt tung men alltid lika hjälpsamme Bengt Johansson på Blixtsegel ordnade detta galant och veckan därpå drog vi ner båten till Halmstad för att segla DM. Vi mottogs av hjälpsamma HSS-seglare och kunde sjösätta och masta på båten i hållande regn. Lagom blöta åkte vi tillbaka till Göteborg för att vila oss i form.

Första seglingsdagen började utan vind och med uppskjutna seglingar. Vinden kom till slut och tre seglingar kunde genomföras. Andra dagen blåste det redan från start och ökade därefter hela tiden. Vårt resultat i Halmstad blev sex spikar. Fantastiskt roligt! Återigen masta av och lasta båten på trailern i ett minst lika hållande regn som dock inte kändes riktigt lika blött denna gång. Kvar av VIF-Cupens grundserie var en tisdagssegling på LSS, Tjörn Runt och Grand Finale i Hjuvik.

När dessa var avklarade var vi i ledning före Fredrik Hansson, Bengt Cederblad och Jonas Länje. Det hela skulle avgöras på höstregattan som var lika mycket värd som hela grundserien tillsammans.

Lördagen den 18:e september, dagen före höstregattan, fick LSS ställa in seglingarna på grund av hårda vindar. Hur skulle det bli på söndagen? Skulle vinden minska och hur skulle vi klara hårdvinden jämfört med Hansson och Länje som seglat riktigt bra i kulingen på SM? Vem som

helst skulle kunna vinna cupen.

När söndagen kom blåste vinden från väst med 10-12 m/s. På utseglingen påminde Olof om vad en känd västsvensk seglarprofil sagt om hårdvindsegling. "Båten skall kännas död. Fast inte död. Men död liksom..." Sex båtar kom till startlinjen och vi lyckades hitta precis den där döda känslan som fick båten att riktigt flyga fram på vattnet. I en omväxlande segling som bjöd på bland annat påseglade märken, tappade spinnakerfall och havererade block slutade vi tvåa på samma poäng som segraren Jonas Länje. Bengt Cederblad som satsat på kryssfock istället för genua tog tredjeplatsen och Fredrik Hansson blev fyra. Därefter kom SWE 1702 med Joop Somhorst och SWE 3196 med Anders Öfverman.

Slutresultatet i Cupen blev att vi vann före Jonas Länje och Bengt Cederblad som med samma poäng som Fredrik Hansson tog tredjeplatsen tack vare bättre resultat i finalen.

Den fortfarande ganska nya poängberäkningen designad av Anders Öfverman och Claes Annerstedt är en succé! Den håller spänningen vid liv in i det sista och stimulerar aktivt seglade.

Jag ser redan fram emot säsongen 2011.

PETER BERG, SWE 1489

SM 2010

TILLSLUT SÅ TRÄNGER VI IN I HJÄRNAN

1998 seglade jag och Stefan vårt första SM i IF. Några år tidigare kom Gunnar Andersson med. Tillsammans har vi seglat sex SM. Många timmar av träning, många tävlingar och fantastiska segel från Bengt Johansson har gjort att vi kan vinna SM. Ändå gör vi det inte.

2009 VINNER VI SAMTLIGA tre delseglingar första dagen och leder runt samtliga märken. Då blir vi trea när det är över. Något är fel och det är inte fart, eller manövrar, eller det taktiska eller det strategiska kunnandet och förmågan att läsa vinden, strömmar eller vågor. I delsegling efter delsegling så kan vi placera oss i topp. I en SM-serie är dock lägstanivån för dålig.

Inför SM 2010 tränar vi en gång. Två timmar i svag vind så kör vi en sex-sju varv på en kort bana. Runda kryssmärket, upp med spinnakern, gippa, ta ner och runda länsmärket. Efter några varv så sitter allt. Timingen är tillbaka och våra arbetsmoment sitter väl och är synkroniserade. Det man en gång lärt sig finns kvar,



någonstans. Jag har ju dessutom mycket tävlingserfarenhet från vårens alla intensiva tävlingar i C55.

Under resan tvärsöver Sverige till Mönsterås så pratar vi. Försöker analysera och tränga in i våra hjärnor. Vad händer, hur är känslorna, tankarna, attityden? Hur påverkar vi varandra? Vad är det som är annorlunda när vi är topp 4:a runt första märket mot när vi är sämre?

Vi är bra på att prata om skottpunkter och handgrepp i manövrar. Om känslor när man ligger tia jämfört med tvåa i en segling är inte lika lätt. Vi hittar dock en gemensam lösning. Segla alltid som om vi ligger tvåa. Kom ihåg den fokuseringen vi har då. Den höga aktivitetsnivån vi alltid har då. Prata på samma sätt. Känn samma trygghet. Segla med samma framförhållning och låga risknivå. Låt andra göra misstagen. Lita på det vi kan. Känn trygghet. Lätt att säga, fast svårt att göra. Men vi vet att vi ofta kan detta. I varje fall när vi är sämst fyra runt första märket.

Vi får några dagar att träna på i Mönsterås innan SM börjar. Klubben är mycket sympatisk och full av vänliga och hjälpsamma människor. Vi trivs och känner oss lunga och fokuserade.

Första dagen och första seglingen. Vi läser in en ganska tydlig läfördel på startlinjen och startar näst längst ner efter

Jonas Länje. Ett skift gör att det är helt fel. Vi rundar första kryssmärket med en riktigt dålig placering men klarar att segla med samma lunga fokus som om vi var tvåa. Vi blir 8:a.

Andra seglingen gör vi mer rätt från början så den vinner vi. I tredje seglingen avgörs SM. Vi är runt sjunde plats vid första kryssmärket. Alla ombord håller en hög nivå på fokus. Allting följer en plan. Varje manöver och rundning är planerad i förväg. Inte ett misstag görs. När sedan Team Fredrik Hansson seglar sista länsen med en meterlång reva i spinnakern och därefter gör ett avgörande misstag genom att slå för sent på den sista korta kryssen mot mål och lämnar över första platsen till oss, då, just då, vann vi antagligen SM. Kampen med oss själva och våra hjärnor och vår mentala attityd kunde inte få en tydligare bekräftelse på framgång.

Ett stort tack till Mönsterås SS för ett mycket sympatiskt och vänligt SM med härliga banor i växlande vindförhållanden.

Ett stort tack till Bengt Johansson för fantastiska segel och en del trimitips.

TOMAS HURTIG, SWE 2400



Centrumlyft

TILL IF-BÅT

IF-båtarna med sin vackra skrovform är dessvärre en av de svåraste båtarna att lyfta säkert i vanliga båtclubbssling. För att båten skall hänga i våg skall slinget förlängas i aktern, och för det andra skall slingan straffas på båda sidorna, så att det främre inte glider framåt. Det aktrre slinget måste noggrant kontrolleras så att det inte glider bakåt, då det är stor risk att man skadar rodret allvarligt.

JAG HADE FÖR NÅGRA ÅR SEDAN provat med att vaxa min båtbottnen, för att kunna krama ur lite extra fart ur fartyget. (Jag inbillar mig det hjälpte). Detta medförde att vi hade ett rent h-e att få slinget att ligga still i fören. Vid båtklubben räknas det med en båt

var tjugonde minut. Det tog fyrtio minuter innan båten kom upp. Slinget ville absolut inte fästa i fören, och halkade framåt gång på gång, trots straffning. Ett antal sura miner uppstår i det läget.

Därefter tog jag kontakt med en gammal kollega som är varvschef på en av de större båtclubbarna i Stockholmstrakten. Han har dessutom seglat IF i många år. Han berättade att han var innehavare av en "original" centrumlyftvajer från Marieholm, som användes regelbundet till lyft av IF-båtar på deras klubb. Jag fick låna enheten av honom, och har låtit tillverka en kopia av denna.

Dessvärre så var denna kopia inte helt perfekt. Båten lutade framåt i samband med lyftet, men jag insåg samtidigt att detta inte hade någon som helst betydelse, då det



hela rätar upp sig när båten kommer på plats. Numera har jag förlängt vajern med en liten bit kätting, och vi genomför helt perfekta lyft med hjälp av centrumlyftet. Nu används min vajer även av de andra IF-arna i min hemmaklubb. Mycket uppskattat.

Den grova vajern, som tar huvudvikten har en längd på 2900 mm inklusive lyftschackel. De tunnare vajrarna som fästes i toppvantsens öglor på däcket har en längd på 2000 mm.

Jag berättade om mina erfarenheter för Ragnar Jalakas i Uppsala, och han bekräftar att i Uppsala så lyftes alla IF-båtarna med "godkända" lyftsling för centrumlyft. Huvudslinget är ett gult sling som är godkänt för 3 ton. Detta har en omkrets av 6 meter. Detta användes utan schackel i botten. Slinget läggs så det straffar sig själv om

öglan vid kölen, och får då ungefär samma längd som min vajer, dvs 2,9 meter. De korta slingan är violetta och har omkrets 4 meter vilket ger 2 m längd. Fästes med schackel i toppvantsöglorna. Dessa lyftsling är inte dyra. För några hundralappar kan man ordna så att båten kan lyftas med centrumlyft.

En kranförare ville även låna min vajer då han skulle fortsätta direkt på en båtclubb i grannskapet där han hade en hel del bekymmer IF-båtarna.

Har man en gång börjat lyfta IF med centrumlyft, så kan man inte tänka sig att gå tillbaka till båtclubbens sling, som dessutom riskerar att repa gelcoaten på båten. ⚓



20485779
