

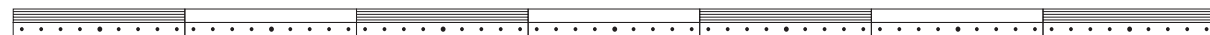
Nr 4 2012

Medvind

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



SM 2012
MIT FØRSTE DM
SPETSA DIN IF-SEGLING
ATT ÅTERFINNA ETT BORTTAPPAT VRAK



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.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

GRAFISK FORM
BEATRICE BOHMAN
BEATRICEBOHMAN@GMAIL.COM

TRYCK
EXAKTAPRINTING

PAPPER
EDIXION

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION



OMSLAGSFOTO:
ANN-CHARLOTTE
GUSTAFSSON

INNEHÅLL

ORDFÖRANDE HAR ORDET	3
FORMANEN HAR ORDET	4
ÅTTE KJAPPE I LENS.	5
ATT ÅTERFINNA ETT BORTTAPPAT VRAK	6
SM 2012 - FREDRIK BERÄTTAR	8
SKA DU INTE FÖLJA MED TILL SKÄRHAMN...	10
IDE FÖR TURSEJLARE	11
SVENSKEREN PÅ DANSK MÄSTERKAP	12
SPETSA DIN IF-SEGLING	13
FÆRDEREN 2012 - FRA NOR 107 CAMPIONE	15
APPELSINBÅTEN	16
MIT FØRSTE DM	18
IF-KLUBBEN I DANMARK	20
BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB	22
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB	21

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE
MAREK JANIEC
S:T LAURENTIIGATAN 10
222 21 LUND
TEL HEM: 046-14 49 57
MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

VICE ORDFÖRANDE
CLAES-HENRIK MÖSE
TEL HEM: 031-88 42 34
CLAMO@TELIA.COM

KASSÖR
RAGNAR JALAKAS
TEL HEM: 018-32 48 02
RAGNAR.JALAKAS@LIVE.SE

SEKRETERARE
JOOP SOMHORST
TEL HEM: 031-24 13 55
JOOP.SOMHORST@TELIA.COM

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

LEDAMOT OIF
BERTIL NORBERG
TEL HEM: 0705-90 82 50
BERTIL.NORBERG@TEILA.COM

LEDAMOT SSIF
MAREK JANIEC
TEL HEM: 046-14 49 57

MOBIL: 0768-81 79 23
MAREK@JANIEC.SE

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

REDAKTÖR MEDVIND
PER OSVALDS
TEL HEM: 031-41 61 03
MOBIL: 0707-61 25 58
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

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

NORSK IF-BÅTKLUBB
ROBERT BAY
EIKSSTIEN 6
NO-1359 EIKSMARKA
TEL: +47 6714 83 29
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 68
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.COM
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IF-KLUBBEN.DK

WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENIGING.NL
WWW.FOLKBOAT.YACHTING.ORG.AU

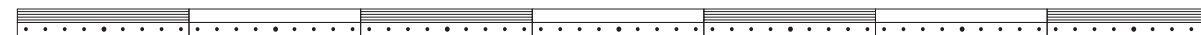
ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND

TYSKLAND
IF-BOOT KLASSENVEREINIGUNG
C/O 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

AUSTRALIEN
FOLKBOAT ASSOCIATION AUSTRALIA
C/O STAFFORD WATTS
113 CARABELLA STREET
AU-2061 KIRRIBILLI, N.S.W.
TEL: + 61 425 214 737
WATTS_SJ@HOTMAIL.COM



Ordföranden

HAR ORDET

I ÅR VAR DET 41-a gången vår IF-båt tävlade om sitt SM. Det har varit en obruten serie sedan år 1972, då det första IF-SM-et seglades i Sandhamn med 44 deltagare.

Arrangören Tjörns ss visade att man med en mycket liten organisation kunde skapa ett utmärkt arrangemang. Genom att man hade sitt fina klubbhus till för fogande, och kunde i det leverera frukost och middag varje dag till seglarna genom att anlita en lokal cateringfirma som stod för både leverans och servering. Det internationella inslaget utgjordes denna gång av seglingsledaren från Schweiz och huvuddomaren från Frankrike.

Sett så här från sidan menar jag att det egentligen inte behövs så fasligt många deltagare, viket i dagsläget bara kan åstadkommas med ytterligare en klass. För om man ska hantera en klass till, blir det genast större krav på hela organisationen, både gällande numerär och material Dessutom kommer tiden på banan att dra iväg, vilket kan

innebära långa dagar för seglare och funktionärer. Med en minimiorganisation och därmed sammanhängande låga kostnader kan det ändå det gå jämt upp i arrangemangets ekonomi.

SM år 2013 genomförs under vecka 30 under dagarna 24-27 juli. Arrangör blir Nynäshamns Segelsällskap. Tävligen kommer att hållas tillsammans med Express-klas-sen.

Svenska IF-båtförbundets årsmöte kommer att hållas den 20 januari 2013 i Göteborg.



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

SHORT IN ENGLISH

THIS YEAR WAS the 41st time for our IF-boat to compete about the Swedish Championship. This has been an unbreakable series since the year of 1972, when the first IF-boat Swedish Championship was organized in Sandhamn with 44 competitors.

The organizing club, Tjörns Sailing Society, showed how this could be done excellently with a minimum of staff. Using their lovely clubhouse, breakfast and after sail dinner could be served every day to sailors and staff by engaging a local catering company, which was responsible for both food deliveries and serving. The international part of the regatta this time where the officials, i.e. the regatta officer from Switzerland and the principal judge from France. Seen from beside I also find that it is not really necessary

with a lot of participants, which nowadays may be only achieved with more than one class. One more class means higher demands on staff and material. Also the time on the course will be much longer, which means long days for staff and sailors. With a minimum of staff and correspondingly low costs there could still be a neutral economic turnover.

The IF-boat Swedish Championship of 2013 will be organized during week 30 during the days 24th - 27th of July. Organizer is Nynäshamn Sailing Society. The competition will be held together with the Express class.

The annual meeting of the Swedish IF-boat Association will be held on the 20th of January 2013 in Gothenburg.

Formannen

HAR ORDET

SESONGEN 2012 ER TILBAKELAGT og det er tid for ettertanke. Vi har opplevd en av de beste sesongene noensinne mtp. deltakelse på regattabanen. IF-serien onsdager setter stadig nye rekorder. 25 båter har i løpet sommeren deltatt på en eller flere av de 19 startene Bærum seilforening har arrangert for oss. 12 båter har kun mistet 5 starter eller mindre. Normalen har vært 16 til 18 båter på startlinjen, noe som gjør oss til en av de mest aktive klassene i Norge.

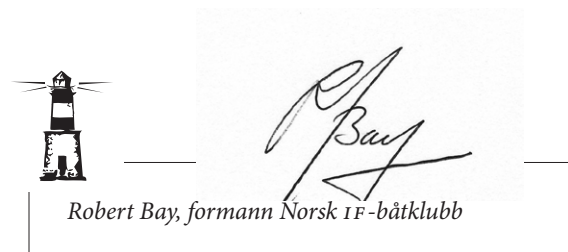
Årets NM som ble arrangert av Oslo seilforening viser den samme trenden. 23 båter på startlinjen er utrolig hyggelig. Frykten for å ikke stille 20 båter og dermed ikke få NM status er borte. Hyggelig er det også å se at kjente seilnavn som Birger Jansen og Tommy Bergmann finner seg til rette ombord i IF-en. H.M. Kongens serieeilaser viser det samme. Igjen er IF-klassen største klasse i regatten med 13 båter. Kravet om minimum 6 båter på startlinjen er det andre klasser som sliter med. Medlemsmassen øker jevnt og trutt. Vi sliter fortsatt med å fange opp nye eiere når båter blir solgt så vi henstiller til alle som skal selge båt at de hjelper oss med dette. IF-klubbens verdi for ny eier er uvurderlig.

Hva er så årsaken til at vi opplever denne utviklingen? Tilbakemeldinger styret har fått i løpet av sesongen er følgende utsagn: inkluderende miljø, hyggelige arrangementer, levende websider, trygg og solid båt for tur og regatta. Listen kunne sikkert vært lenger, men vi har i dette nummeret spurt noen av våre yngre medlemmer hvorfor de seiler IF og svarene er hyggelig lesing for en formann. Men

- vi skal ikke hvile på våre laubær. Ambisjonene er 30 båter på startlinjen til neste års NM som blir arrangert av Nesodden seilforening. Så kryss av helgen 16.-18. august med en gang. Denne helgen skal IF-ene bekle Steilene, som er en av Oslofjordens desidert flotteste perler.

Likeledes ønsker vi å høre mer fra våre mange IF-eiere som har båten liggende langs vår lange kyst. Alle medlemmer av klubben har mulighet til å skrive på våre websider. Adressen er: <http://if-klubben.origo.no/> Øverst til høyre på siden kan du registrere deg så får du tilgang. Vi ønsker stoff om flotte seilturer, regattaaktiviteter eller annet som kan ha interesse for IF miljøet. Så har du en opplevelse du vil dele med medlemmene, nøl ikke med skrive. Vi vil i løpet av vinteren holde flere medlemsmøter, så vi ikke helt glemmer vår flotte dame som ligger trygt og tørt innpakket klar for neste sommer.

Takk til alle for en fantastisk sesong. Det er en fornøyelse å sitte til rors når man har en så flott medlemsskare som støtter opp om klubbens aktiviteter.



Åtte kjappe i lens

AV: HILDE THORESEN

Christian Huse har lenge beundret IF-båtens pene linjer og i 2011 kjøpte han egen IF. Huse er en av flere nye deltakere i onsdagsregattaen i Oslofjorden. Vi har stilt han åtte kjappe spørsmål.

HVOR GAMMEL VAR DU DA DU BEGYNTE Å SEILE?

Jeg har vært med på seilturer siden barndommen, men jeg begynte ikke å seile før jeg anskaffet meg IF'en sommeren 2011.

HVORFOR SEILER DU IF?

Det ligger mange IF-båter i vinteropplag på Solvik, der vi har familiens motorbåt. Jeg har over tid beundret IF'ens pene linjer når vi har tatt vårpussen. Da jeg skulle kjøpe meg seilbåt ønsket jeg en båt i en aktiv klasse. Valget stod mellom IF og Express. Jeg valgte etter hjertet og med på kjøpet fikk jeg en båt med noe så praktisk som et eget lukkbart toalettrom.

HVA ER DET BESTE OG DET VERSTE MED IF'EN?

Båten oppleves som veldig trygg. Jeg skulle gjerne hatt mer plass i cockpiten.

HVA ER DIN FAVORITT-TING OM BORD?

Båtshaken! Jeg legger til med hekken først i hjemmehavn ytterst på Dronningen og det går ikke like "smooth" hver gang jeg skal gjøre det for seil.

HVA ER DIN BESTE OG VERSTE REGATTA-OPPLEVELSE?

Sesongavslutningen i IF-serien 2012 var et høydepunkt. Da havnet vi for første gang på den øverste halvdel på resultatlisten. Det var også veldig moro å skli innpå de andre IF'ene i Drøbakssundet under Færderseilasen i år. Jeg har til gode å oppleve «den verste regattaopplevelsen».

HVA SYNES DU OM IF-MILJØET?

Over all forventning! Jeg oppfatter miljøet som meget inkluderende. Her om dagen fikk jeg en båt krybbe i gave fra en av klubbens medlemmer som ikke lenger hadde bruk for sin. Og i 2011 var jeg så heldig at jeg fikk være med som gast på NOR 105 under NM. Det lærte jeg veldig mye av. Jeg har også lyst til å trekke frem det svenske IF-båtfø-



rumet på internett. Der er det blant annet relevant søkbare informasjon om båten, noe som er en god ressurs for oss IF-eiere.

EN BLIR ALDRI UTLÆRT SOM SEILER. HVA VIL DU BLI BEDRE PÅ NÅ?

Regattaseiling. I år har vi fokusert på startrutiner, regattaregler og sikkerhet ombord. Sesongen 2013 skal vi fokusere på seiltrim. Muligens også strømforhold.

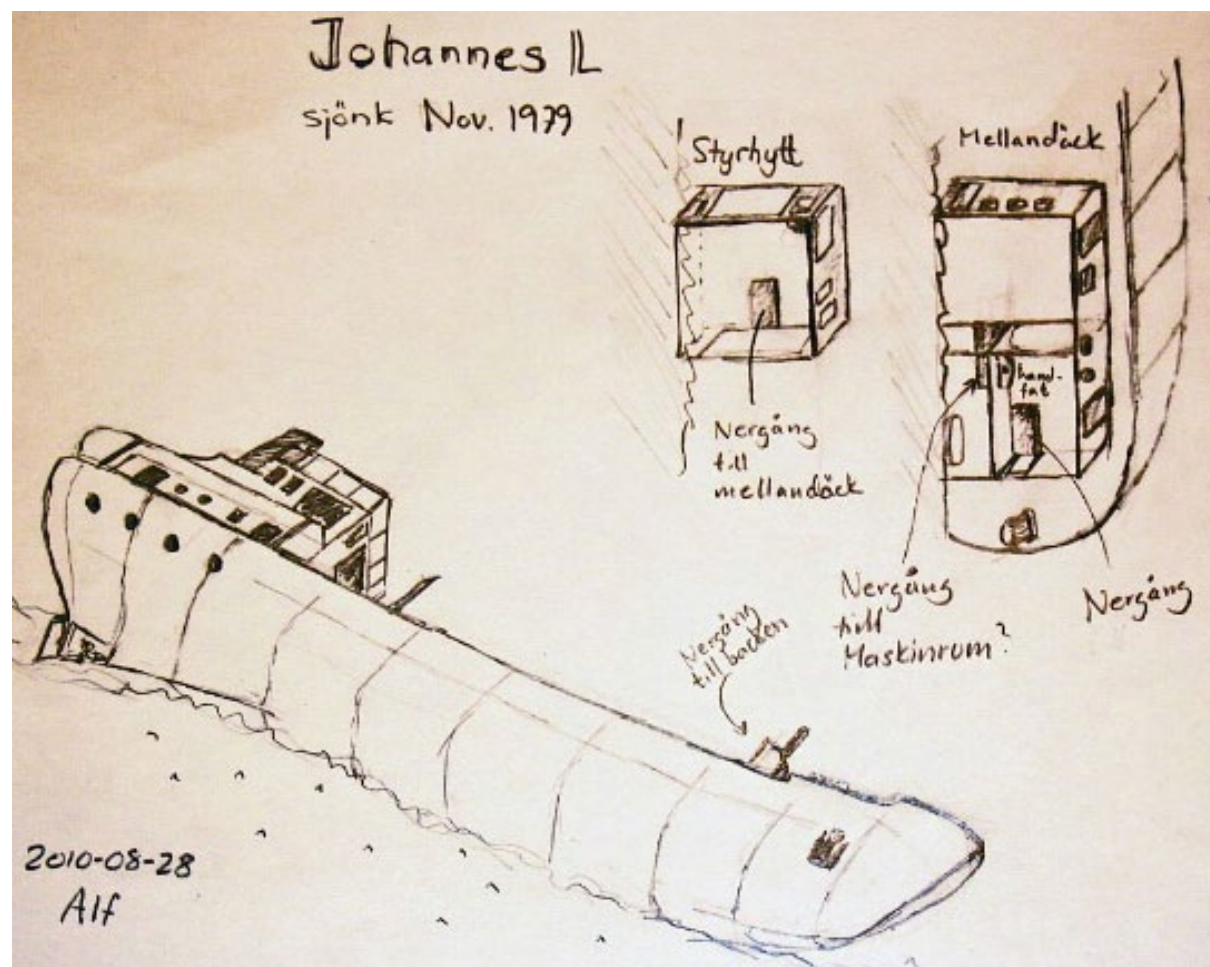
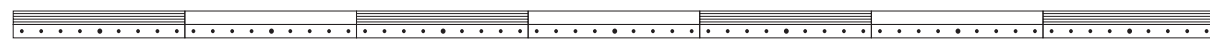
HAR DU EN IF-BÅT OM 5 ÅR?

Ja! NOR 21 er en relativt sliten båt, (den klarer å vinne NM-regattan. reds anm.) men jeg har stor glede av den. Jeg har planer om å ta vare på den og utføre nødvendig vedlikehold og oppgraderinger. I år har jeg byttet løygang og system for storseilskjøtet. Nye vinduer og nytt strømanlegg kommer på plass for neste sesong. Jeg vurderer å kjøpe nye seil. I løpet av to år bør jeg nok renovere både skrog og dekk. Akkurat nå kan jeg ikke se for meg noe som skal få meg til å selge båten de neste fem årene.

Navn: Christian Huse, 30år, IF-eier siden 2011

Deltatt i følgende regattaer i 2012: IF-serien, Færderseilasen

Fast mannskap: Jens Petter Hegseth og Andreas Hoel.



Skissen på vraket är ritad av Alf Holmberg

ATT ÅTERFINNNA Ett borttappat vrak

AV: MAREK JANIEC, SWE 829

Vi var på väg till SM på Skärhamn, men hade valt att vänta en dag innan vi släppte förtöjningarna i Lagunens småbåtshamn. Den hårda vinden stod nämligen i färdriktningen och den hade drivit upp en kraftig ström, även den i nosen.

SA VI VÄNTADE TILL nästa dag så att vinden hann mojna och dessutom vrida litet. Denna dag tog vi oss hyfsat snabbt till Råå i strömlä längst kusten utan att behöva kryssa mer än något enstaka slag.

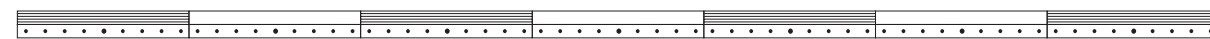
kunna segla säkert utanför 6-meterskurvan. Långt in, vid 3-meterskurvan låg ett vrak utmärkt på sjökortet. Men det syntes inget, så jag antog, att det var en ganska liten båt som hade sjunkit. I vilket fall som helst befann vi oss

Dagen efter, strax före middagstid var vi på väg igen. Vinden stod fortfarande i nosen, men var måttlig. Vi strök längs land för att undvika strömmen. Jag bedömde att man borde

cirka 400 meter från den platsen och på mycket djupare vatten.

Precis när vi nådde fram till 6-meterskurvan smällde det till rejält i förskeppet. Vad var nu detta? En fem meter stor sten som inte var utmärkt? Konstigt, med något i den vägen måste det ändå vara. För vi hade ju verkligen smällt på.

Väl hemkommen efter SM anmälde jag grundet på Sjöfartsverkets hemsida. Jag fick ett mejl, som insinuerade på att det nog trots allt var vid 3-meterskurvan jag smällde på, och



Man kan se att det är något vasst som har skurit ut det här djupa såret.



De röda pilarna visar hur vraket och västpricken har flyttat sina positioner från deras ursprungliga lägen. Vraket har sannolikt aldrig legat på ursprungsplatsen.

att djupet där mycket väl kunde vara kring 1,2 meter. Men jag hade ett spår i GPS-en som i detalj visade var vi hade seglat, vilket vidarebefordrades till Sjöfartsverket. Sedan kom det ett mejl till. Handläggaren på Sjöfartsverket hade blivit nyfiken. Han hade granskat några flygfoton och upptäckt ett vrak på grundstötningens platsen.

Vraket skulle enligt Sjöfartsverket vara detsamma som var utmärkt vid 3-meterskurvan. Det var Johannes L, som hade förlist 1979. Märkligt nog hade den stora båten blivit markerad där den definitivt inte hade kunnat döljas av vattnet. På sjökort från så sent som på 1990-talet fanns där dessutom en västprick som utmärkte ett vrak som uppenbarligen låg någon annanstans. Det

verkar dessutom som om Sjöfartsverket hade fått viss information om detta, eftersom pricken på nyare sjökort har flyttats en bra bit mot sydväst, till cirka 12 meters djup. Men vraksymbolen ligger kvar där vraket inte finns. Man misstänker väl ändå inte direkt,

Precis när vi nådde fram till 6-meterskurvan smällde det till rejält i förskeppet.



att västpricken markerar ett vrak, som inte står utsatt på sjökortet eller, alternativt, ligger på tre meters djup och 400 meter därifrån.

När jag tog upp båten i höstas inspekterade jag skadan. Det är ett vasst sår, som skär igenom hela laminatet. Som tur var har smällen tagit tillräckligt långt ner, där det finns gott om polyesterplast kring järnkölen. Annars hade det nog blivit problem med flooding...

Som tack för hjälpen fick jag en handduk på posten av Sjöfartsverket. Vraketens verkliga placering har redan meddelats till sjöfarten genom en notis i UFS. Förhoppningsvis kommer symbolen att flyttas till vrakets verkliga position vid nästa nytryck av sjökortet. ↓

SM 2012

- FREDRIK BERÄTTAR

Min IF köpte jag sommaren 2006, och jag uppskattar den bara mer med tiden. Jag har ägt och seglat större och snabbare båtar, men för mitt vidkommande tycker jag att IF-en med sin mångsidighet, styrka och enkelhet blir den perfekta båten. Dessutom är den snygg med sina klassiska linjer.

ÄVEN OM JAG SEGLAT ganska mycket har jag inte kappseglat entypsklass förrän nu på senare tid. Jag brukar fundera på alla dessa IF-båtar som finns runt Stockholm, där jag bor och seglar. Bara på Bullandö Marina, där min båt ligger, finns det säkert över 50 IF-båtar. IF-båten passar lika bra till kappsegling som till strövtåg i skärgården. Den har en obruten årlig SM-status sedan 1971, och är inte dyr eller svår att kappseglingssrusta. Här kan ett litet enkelt tips vara på sin plats; om du funderar på att ställa upp med din IF i en klasskappsegling, så bara gör det! Det spelar ingen roll hur dina segel eller trimtampar ser ut. Du kommer ändå att upptäcka hur roligt och stimulerande det är att segla mot båtar i samma klass. Så om du är det minsta sugen på att testa att kappsegla lite med din IF, så känn ingen materialångest, utan försök i stället segla mot andra så smart och fort du kan,

det är det som är grejen, lite som schack. Du kommer att upptäcka att du lär dig massor från första start. Min första klasskappsegling var SM 2008 vid Dalarö, och jag minns att jag i förvirringen vid startlinjen var på väg att starta på en babordsbog.

ÅRETS SM I SKÄRHAMN

Här följer en liten berättelse från årets SM för IF-båt i Skärhamn på Tjörn, som vi alltså vann med min båt. Jag seglar numera stadigt med Rebecka som mittgäst, och den här gången hade Patrik Erlandsson, som är Senior Designer

på North Sails, mönstrat på som en kombinerad taktiker/fördäcksgäst. Patrik blev nyckeln till vår SM-seger, och det var en underbart rolig och lärorik vecka vi hade i Skärhamn. Den kommer att bli ett minne för livet. För övrigt så behöver jag och Rebecka en fördäcksgäst till framtida kappseglingar. Intresserad?

Så kom dagen då hela ekipaget - bil med Primula lastad på trailer - satte av mot Västkusten för SM-seglingar i Skärhamn. Tiden i bilen gick fort, som tid brukar göra i gott sällskap, och i ljuset av en nyutsprungnen fullmåne körde vi över bron till Tjörn. Embarkeringen av en av de fyra läckra ateljéerna som tillhandahålls av Akvarellmuseet, hängande på klippväggen precis över vattnet, gjorde ankomsten till en smakstart av klass.

Dagen därpå lastade vi av och sjösatte Primula med hjälp av den så vänlige Bengt Brevik, som bott hela sitt liv i Skärhamn och fått bevittna träskutornas epok i samhället. I arbetet med att göra Primula klar för sjösättning kom olyckligtvis en aluminiumstege nedblåst av vinden från båtsidan att bli våldsam mot Rebeckas vänstra långfingertopp, som blev något kortare när hon ambitiöst försökte fanga stegen i fallet. Efter lite konsultation och omplåstring var hon dock fullt på hugget igen.

Nu följde ett par härliga dagar med segling och preparering av båten i riktigt fint, soligt sommarväder. Höjdpunkten var kanske "Larssons" nykokta havskräftor som vi köpte i Mollösund och välustigt sörplade i oss i båtens sittbrunn tillbaka vid vår racebrygga. "Gradenarna" vann för resten hemseglingen från Mollösund i lättaste lättvind, efter deras snilledrag att stryka berghällarna och på så sätt utnyttja det lilla suget den uppvärmda stigande luften över land gav dem.

På tune-upracet coachade Patrik, och det var bara att försöka hänga med i hans proffsiga råd. Hur satte strömmen? Krysskurser? Var på banan fanns det mest vind? Vred



vinden, eller var vindriktningen stadig? Glädjande nog kändes det att vi hade potential i fältet av dessa rutinerade seglare, och både Rebecka och jag förstod att bästa strategin för en bra placering var att försöka hänga med Patriks taktik och sen bara styra och skota så gott vi kunde. När övriga fältet vände in tillbaka mot hamn efter tune-upen låg vi kvar och tränade manövrar i någon timme till, här gällde det att utnyttja varje av dessa tillfällen till träning av ett riktigt proffs. Klockan var nästan tolv den kvällen när vi till slut kände oss nöjda med förberedelserna av båten, och det sista Patrik gjorde var att svampa ur en halv liter vatten längst ner i kölen. Här skulle minsann inget lämnas åt slumpen! Vi hade ju känt att båten gick bra, så nu gällde det att välja rätt väg och sen "bara" segla så fort det gick...

DAG ETT

På vägen ut till banan i solsken med mellanvind på morgonen första racedagen, tog vi ett snack. Vad hade vi för ambition? Naturligtvis ville vi ju vinna, lite tävlingsmänniska är man förstås, om man seglar ett SM. Vi visste att fältet innehöll många duktiga seglare, framför allt från västkusten med bland annat förra årets SM-segrare Fredrik Hansson & Co, men även vinnaren av SM åren dessförinnan var med. Många gamla rävar som inte skulle bli så särskilt lätta att lura...

Jo, i första delen av fältet där skulle vi ju alla fall vara, och en topp fem kunde vi väl sikta på, men vi bestämde att göra allt vi kunde varje sekund på banan med ett gott humör utan gnäll och stön. Vi började som vanligt att med våra bananskal checka strömmen, som mestadels visade sig gå syd-sydost. Sedan checkade vi krysskurserna. Vindriktningen och startlinjen, fördel i lä eller lovert?

Skottet gick! Vi fick en bra start i första racet, och vi lyckades komma upp på en andra placering efter 507 Hansson & Co med 1073 Larsson & Co tätt jagande efter.

Andra racet. Återigen kom vi iväg ganska bra och kunde segla i ostörd vind, och nu gick vi upp i ledning, som vi lyckades hålla till mål med 3011 Möse & Co och 2003 Åqvist & Co jagande oss i aktern. Ojoj, en spik! Det kändes förpliktigande men grymt skönt vid den välförtjänta pausen med franske kockens goda smörgåsar inför dagens sista, tredje race.

Vi kom iväg bra på starten även på sista racet, och med 2400 Hurtig & Co och 507 Hansson & Co jagandes i aktern lyckades vi sätta en spik till...

Väl i hamn efter första racedagen så gick vi som på moln. Tänk att vi kunde segla så bra i detta fält av duktiga rutinerade kappseglare. Det fick vi leva på och ta med oss, med vetskapen att nu var fallhöjden stor. Både jag och Rebecka kom med visst obehag ihåg när vi i fjolårets SM i Uppsala rasade "som en sten" från en femteplats till en sjuttonde plats sista dagen. Det blev inte bättre av att vår käre IF-kollega Rune Lagerqvist dessutom "uppmuntrande" skrev på Fejan att "ni brukar ju göra bra IF från er i början".

DAG TVÅ

I andra dagens första race vågade vi inte chansa, när det flaggades enskild omstart, utan vände tillbaka och rundade startbåten. Det visade sig senare att det hade räckt att gå ner under startlinjen igen, men bättre vara på säkra sidan än osäkra i nämnda läge. Nu kom vi alltså iväg sist. Väl uppe vid kryssmärket ville revanschsugen undertecknad



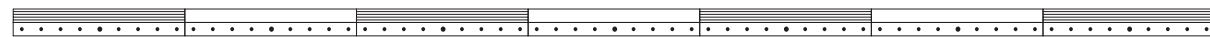
på eget initiativ slå framför hemmabåten 95 Larsson & Co, trots att det var för tajt, och det resulterade i en 360-graders sväng. Vi lyckades sedan jaga i kapp ett par båtar på länsen, rundade och gick ut på högerkanten i fri vind som inte bara visade sig kraftigare utan även vred till vår fördel jämfört med vänsterkanten, där större delen av fältet låg. Vid rundningen efter andra kryssen frågade jag dumt - var fan är de andra båtarna framför? och förstod först då att vi seglat upp oss nästan osannolikt bra. Ja den här gången hade vi nog även lite tur i uturen.

Seglad i mål som sexa och placering som femma skulle det senare visa sig, då 507 Hansson & Co även de hade varit över linjen i starten men inte gått tillbaka, vilket gav dem en hård dom med 24 poäng. 3011 Möse & Co satte racets spik, och 262 Karlsson & Co på en andraplats.

Pust, fortfarande var vi med i toppen, men jäklar vad det kunde gå fort utför, och den gode Karlsson han låg bra till nu va, eller hur var det? Koncentration!

SNART SKULLE VI STARTA IGEN

Andra racet, då blev vi fast bakom 2132 By & Co och fick "pinsegla". Mentalt tufft i det läget, för när man börjar inbilla sig att man seglar dåligt så är det också precis vad som händer. Det är märkligt vad känslan ibland påverkar oss människor, som ofta försöker tro att vi alltid är så rationella. Efter att vi slagit till babord gör vi dock det mesta rätt och lyckas ta en andra placering i kamp med 3359 Länje & Co, som satte spiken, och 507 Hansson & Co tätt, tätt jagande oss i aktern.



Dagens sista race i ett rejält hållregn vanns av 3359 Länje & Co igen med 507 Hansson & Co på andra plats. 262 Karlsson & Co på tredje plats, och vi på fjärde. Ta mig tusan, vad vi kände oss nöjda! Vi hade visat att det inte bara var en tillfällighet att vi seglade bra första dagen, utan vi hade lyckats hålla oss kvar i toppen. Vi dividerade friskt om vad vår verkliga placering skulle bli på vägen in. Var det fler än oss över linjen som seglingsledningen sett? Vi blev naturligtvis glada att se att vi var i ledning med sju poängs marginal. Det började lukta pallplats, om inte vinstchans, och det kändes så bra! Natten innan sista racedagen störde för ovanlighetens skull demonerna under tecknads vila, och det blev inte många timmars sömn för mig. Den kommande dagens sista och avgörande race kunde vara en bidragande orsak.



TREDJE OCH SISTA RACEDAGEN

Första starten var inte vår bästa men ändå ok, vi klarade en fjärde placering. Spiken tog 262 Carlson & Co, tvåa 3359 Länje & Co, trea 2404 Ejderling & Co. Efter lite räknande kom vi fram till att vi faktiskt måste ha klarat det, vi hade vunnit SM 2012 i Skärhamn!

Jag minns att jag verkligen var sugen på att segla det där sista racet och att jag verkligen ville få till en spik, men hur jag än försökte så satt båten liksom "fast i rumpan på mig". Återigen, vad psyket spelar stor roll! Jag tror det kan ha berott på att efter min dåliga sömn den natten så kramade jag ur det "sista" av den verkliga koncentrationen på det näst sista racet, som avgjorde, och hade inte så mycket kvar till den sista seglingen.

Så styrde vi in mot hamn, riggade av, lyfte och lastade båten på trailern. Senare kom en härlig prisutdelning med tillhörande klädsim och efterföljande regattamiddag. En eloge till Rebecka, som lyckades få med sig en av "ikas-tarna" i fallet ner i vattnet. Johan Åqvist skeppare på 2003 Stina hade nog till skillnad från oss inte planerat ett ombyte, men skrattade gott ändå, om än inte riktigt lika förtjust som Rebecka.

Tack för en härlig vecka i Skärhamn!

SWE 1928 "PRIMULA"
FREDRIK WIGELIUS, REBECKA WAXLER OCH PATRIK ER-LANDSSON

Ska du inte följa med till Skärhamn på SM för IF?

AV: ANN-CHARLOTTE GUSTAFSSON, HAMNSUPPORT SWE 1702

Det lät alltför lockande för att avstå från, även för en landkrabba. Ja, inte som gast, för då krävs väl någon sorts segelvana eller i alla fall sjövana (lite självbevaringsdrift har jag) ivrig publik och behjälplig med tillfart och tillbakasegling räcker utmärkt. Än så länge...

DAGEN FÖR SEGLATS mot Skärhamn bjöd på sol och vackert väder. Något mer vind hade varit önskvärd, tiden räckte gott och väl till för att studera sjöfågellivet genom kikare, ta en tupplur på däck och i lugn och ro, äta den

medhavda matsäcken. Framme i Skärhamn var det inte så svårt att se vart vi skulle, ett antal likasinnade hade redan lagt till så IF-bryggan var lätt att identifiera.

VÅR ENTRÉ BLEV STORSTILAD...

Att lägga till vid bryggan brukar inte vara något bekymmer men när uppmaningen att hoppa i land sammanföll med att den skarvade bakre tampen, fastgjord i flytbojen, tog slut - ja då blev gapet mellan fören och bryggan längre än beräknat och benen räckte inte till.

Med en lätt förvånad min - och öm bakdel - låg jag platt



på bryggan, men med förtampen stadigt kvar i handen. Resten av dagarna höll jag en lägre profil... Jag stannade på land med andra i fokus. Genom kameralinsen kunde jag lära mig en hel del om IF-båtar och dess besättning. Det finns mycket prylar i en IF-båt som måste bäras i land och stuvas undan i förråden. IF-besättningar är ett pedant-släkte. Det var ett väldigt fejande och skurande på båtarna. Fast inte kan jag begripa varför det skulle skuras under båten - där är det ju ingen som ser?

Det var inte så många som sov i sina båtar, de flesta sov i land, eller som vi i en lånad stor båt. I den stora båten lärde jag mig att badstegen kan fällas ut, det går fort och lätt, och skall man skölja av kaffekannen i vattnet så håller man inte i stegen. Kaffekannen var det enda som höll sig ovan vattenytan. Nu visste alla vem jag var. Det där med låg profil lyckades visst inte...

SEGLARE AV HÖG KLASS

Med internationella domare och seglare av hög klass från olika delar av landet bjöd dagarna i Skärhamn på utmärkt arrangemang. Ett varierande väder gjorde seglatserna utmanande och omväxlande. Seglatserna var nog lyckade tror jag, alla stack ivrigt och glatt iväg på morgonen och återkom ett antal timmar senare, alla inte lika glada men i alla fall nöjda med att vara tillbaka igen.

Vi kunde också njuta av god mat och dryck på kvällstid och väl tilltagna lunchpaket under dagen. Avslutningskvällen blev en munter tillställning. Lottdragning med många priser, vi vann ett ryggstöd! Till en båt utan mantåg men i alla fall. Det blev prisutdelning och glada besättningar. Jag tror några blev avundsjuka för de slängde förstapris-tagarna i sjön!

Det var en härlig upplevelse och alla härliga deltagare gör att jag med all säkerhet dyker upp (inte i) nästa år i Nynäshamn!

Ide for tursejlere

HENRIK BLOMDAHL EX IF DEN 178 "MUFFE"

På gentagne opfordringer genoffentliggør jeg min artikel om presenning til nedgangsluge.

OMBORD I DEN 178 "Muffe" var vi en familie på 2 voksne og 2 teenagebørn, der sejlede på lange ture, ofte om sommeren i regn og rusk, når lejlighed bød sig.

Det havde længe irriteret mig, at når vi sejlede fra halv-vind til plat læns i regnvejr, så skulle den faste nedgangsluge sættes i, selv om vi havde sprayhooden oppe, for ellers var hynder ved lugenegang våde, når vi kom i havn, og det kan jo ødelægge en ellers dejlig sejltur. Samtidig er den faste luge besværlig og uheldig, når nogen skal op eller ned i kahytten - især i god søgang.

Det her med flytten rundt på den faste luge var ikke til mit temperament, jeg ville have noget, der var funktionelt,

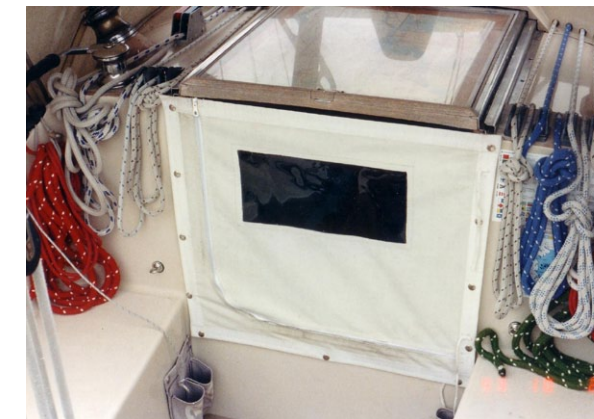
let at håndtere uden at fylde noget og uden store ombygninger til følge.

IF båden er jo en entypeklassebåd. Derfor ideen til en nedgangslugepresenning, der klarede dette problem.

Efter nogen eksperimenteren blev resultatet en presenning med lynlås og vindue. Montage på/ved lugenedgang blev klarer med trykknapper. Med lynlåsen kan ungerne selv futte ud og ind, - ingen spørgen, løften og håndtering af en tung plade af "de gamle".

Når presenningen ikke er i brug, ruller man bare den aflyne del sammen og tøjler rullen med et par fastsyede bindsler, samt når man forlader skuden i havn, sætter man bare den faste lugenedgangsluge i og låser (se fotos).

Denne presenning har sørget for at mange ellers våde sommer/weekendture ikke blev de helt store våde oplevelser/ubehageligheder ombord. ⚓





Svenskeren på Dansk Mästerskap

AV: JOHAN WINBERG, SWE 1870 INFINIT

Planen i år var först att segla SM i Skärhamn. Efterhand uppstod dock förhinder: en skulle vara funktionär på JSM och en kunde inte ta semester. Vad gör man då när man vill kappsegla? I södra Sverige finns ett enkelt sätt, delta i Danska Mästerskapen. Dessa går väldigt ofta i närheten av Öresund och samlar samma slags konkurrens med nästa lika många deltagare. Träning pågår i form av deltagande i den lokala klubbens kvällsseglingar.

🇩🇪 DET ÄR LITE OSÄKERT HUR vi står oss konkurrens- mässigt, då det är något år sedan vi var ute i konkurrens och lokalt finns bara ett mindre antal aktiva IF-båtar. Men anmälan skickades i alla fall in till Danska Mästerskapen som skulle gå andra halvan av augusti. Under tre veckor

i juli semestrar vi med båten med en tur till Tyskland och runt i Danmark som uppvärmning. Det är mycket vind från SV hela tiden, vilket gör att vi seglar revat och med fock tjugo procent av tiden. Hmm, kanske inte så mycket träning för kappsegling, men det blir i alla fall många timmar i båten.

När tiden för tävlingen närmar sig har till slut 16 båtar anmält sig. Vi beger oss söderut mot Køge via några olika danska hamnar. Vädret ser riktigt lovande ut: mellanvind, lagom varmt och uppehåll. Det här blir bra! Vi anländer till Køge i strålende sol efter att ha hjälpt till lite med motorn och hittar en utmärkt plats vid sidan av en bekant ljusblå IF. Efter några timmar anländer vår tredjeman och vi sätter igång med att plocka av allt onödigt från båten. Det kommer många danska båtar och flera stycken lyfter i

Spetsa din IF-segling

Att segla handlar för många om att förfinas sin hantering av båten. Det kan vara att förstå och försöka utnyttja vind, vatten och redskapet så bra som möjligt. En metod att mäta sig själv, hur långt man har nått i denna strävan, kan vara genom en kappsegling mot andra lika båtar. Men det behöver inte vara det, det kan vara genom andra sätt man söker och finner en större förståelse för seglingens olika element, och därmed också njutningen.

🇩🇪 JAG TÄNKER I NÅGRA ARTIKLAR gå igenom de bitar som behövs för att känna tillfredsställelse med sin segling och kappsegling. Min vinkel kan tyckas vara rent tävlingsmässig, men jag ser det inte så själv utan nästan allt blir direkt överförbart på all slags segling med IF-en. Få saker som är bra för kappsegling är dåliga vid familjesegling eller ensamsegling.

PYRAMIDEN

Man kan tänka sig hela seglingen som byggstenar som måste ingå för att kunna prestera. Man kan tänka sig att stapla dessa byggstenar på varandra för att ta formen av en pyramid, utvecklingspyramiden.

Grunden till det hela är att förbereda redskap och besättning så att byggstenarna ovanför står stabilt. Ju bättre vi förbereder oss desto enklare kommer vi att kunna hantera båten. När vi hanterar båten riktigt bra, kommer båt- och segeltrim bli mycket enklare och vi kommer att kunna hålla högre fart oftare. Först när farten finns i båten kan vi få bra feedback på våra strategiska och taktiska beslut. Det är då man börjar se så smart ut, eller till synes född med matjord i fickorna.

FÖRBEREDELSE INNAN START

Vad ingår i förberedelser? Det börjar ju långt i förväg. Så här års när säsongen just har tagit slut och båten är på väg upp på land, eller flera år i förväg. Förberedelsen håller å andra sidan på ända tills starten gått och seglingen har börjat. Vilka förberedelser man gör är förstås personligt men så här kan en checklista se ut för mig:

Vintern innan:

Preparera båt och besättning.

Veckan innan start:

Kompletera båten vid eventuella brister från föregående

kran och tvättar botten. Vi väljer att simma lite runt båten och tvätta av det vi kommer åt. Många kommer och hälsar på oss. Det är bara gamla bekanta allesammans. Efter invigning och prat med alla trevliga danskar blir det sedan vila inför nästa dag.

Torsdagen bjuder lätt vind och mycket fina seglingar. Vi lyckas med både starter, manövrer och vägval. En segling blir extra bra, då vi tillsammans med DEN 69 och 135 hakar av resten av fältet. Det här går ju fint och ger oss en tredjeplats. Seglingsledningen väljer att köra fyra race den dagen och vi ligger totalt sexa då dagen är slut. Då är det bara ett se till att segla bättre så vi kan räkna bort vår sämsta, en nionde plats!

Fredagen börjar med bleke och sol. Seglingsledningen är klok nog att skjuta upp redan på land, så vi tillbringar många timmar i skuggan med kaffe, glass och annat svalkande. Vi hinner till och med äta upp lunchpaketet innan slutligen alla ger sig ut på eftermiddagen då vinden börjar bygga upp. Det blir två seglingar i fin vind under sena eftermiddagen. Dessvärre fungerar inte vår strategi att prestera bättre än nionde plats.

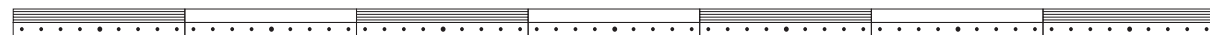
Lördagen blir det ytterligare två race. Som vanligt ligger vi och kämpar mot vännerna på DEN 68. Denna gång lyckas vi bättre än de. Vårt resultat blev till slut totalplats 10. Vi kommer tidigt i hamn och hinner återställa båten, handla mat för hemturen och duscha oss fina innan regattamiddagen.

Vid prisutdelningens slut gör regattans vinnande båt DEN 69 en kupp och donerar Mareks pokal, som egentligen ska gå till regattavinnaren, och hävdar att den ska gå till bästa utländska båt. Nu är det så att det bara är vi som är icke-danskar och pokalen är fylld med öl som måste förbrukas på stående fot för att pokalen skall anses förtjänad. Det sista hindret klaras med gemensamma krafter och vi lovar att återkomma nästa år för att återlämna pokalen. Kvällen fortsätter på ett mycket trevligt sätt och vi njuter av alla trevliga danska seglare. Dagen efter blir det hemfärd till Råå, med blandat segel och motor.

Arrangemanget var mycket trevligt och välskött. Vi fick fin morgenmad, madpakker och aftenmad varje dag och vädret var riktigt fint. Tävlingen seglades tillsammans med sexton stycken L23, en liten dansk kölbåt, vilket överlag fungerade fint. Eftersom de startade först och deras startsignal var vårt fem-minuters skott gjorde det att, då vi under starten av ett race, fick signalen AP vände några L23 tillbaka då de missförstod det som allmän återkallelse, men det var nog enda tillbudet.

Vi kommer med glädje tillbaka nästa år. Det talas om att tävlingarna 2013 ska gå i Bogö vid Stubbeköbing, troligen i juli månad. Följ med och segla danska mästerskapen 2013! Det är riktigt skoj! Från Skåne eller Tyskland är det inte långt att ta sig dit och området kan utmärkt kombineras med semestersegling.

Hemma i Råå blir vi bästa IF-båt och slutar liksom tidigare år på en total andra plats. ⚓



seglingstillfälle. Förbered besättningen på arbetsuppgifter ombord likaväl som eventuella transporttider, material med mera. Studera väderkartor och väderutveckling. Studera sjökort för att hitta eventuella strömfåror, tidvat-tenstråk, landformationer som kan påverka vid olika vindstyrkor, utseglingstid vid olika vindar.

Dagen innan start:

Läs och memorera seglingsföreskrifterna. Rensa ur båten på onödiga prylar. Studera väderprognoser.

På morgonen innan kajen lämnas:

Bunkra upp dryck och föda. Rensa ur båten på onödiga prylar. Kontrollera utrustningen. Kontrollera den officiella anslagstavlan. Studera väderprognoserna en sista gång. Studera himmel och hav, hur stämmer det med prognoserna.

På utseglingen:

Studera himmel och hav, hur stämmer det med prognoserna. Gå igenom seglingsföreskrifter och väderrapporter med hela besättningen.

På banområdet:

Ställ in båt och segel, vänj in besättningen för rådande förhållanden. Samla in information för den strategiska planen. Gör en strategisk plan.

10 minuter innan start:

Förbered startproceduren.

Preparera besättningen

Att förbereda besättningen.

FYSIKEN

Att man mår bättre av att vara i god fysisk kondition är väl ingen nyhet. Att orka sitta på kanten när det blåser och gungar under lite längre tid än de andra hjälper naturligtvis. Man orkar fortsätta att jobba med skot och trimkontroller för att hålla farten uppe på max även mot slutet av kryssen. Man tänker också bättre och håller skärpan så att vägvalen blir klyftigare. Hur många har inte kommit på sig själv att entusiasmen från starten börjar mattas av och det tystnar långsamt ombord?

TEORI

Använd vintersäsongen till att läsa på regler, segeltrim och seglingstaktik i teorin. Gå gärna på några gemensamma föreläsningar där man kan ställa frågor eller diskutera olika saker. Segling är komplext och fyllt av teorier och antagande. Inga frågor är knasiga, det finns stort utrymme för fräscha angreppsvinklar.

ANVÄND HELA HJÄRNKAPITALET

När säsongen sätter igång eller innan man kommer ut i båten är det bra att ha planerat och diskuterat i besättningen hur man delar upp ansvarsområdena ombord. Segling är som nyss nämnt ganska klurigt, och det är omöjligt för en ensam person att hålla i alla trådar samtidigt. Fördela uppgifterna så att man använder så många hjärnceller som möjligt samtidigt. En rutinerad besättning kan nå

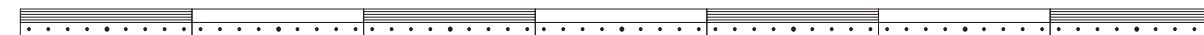
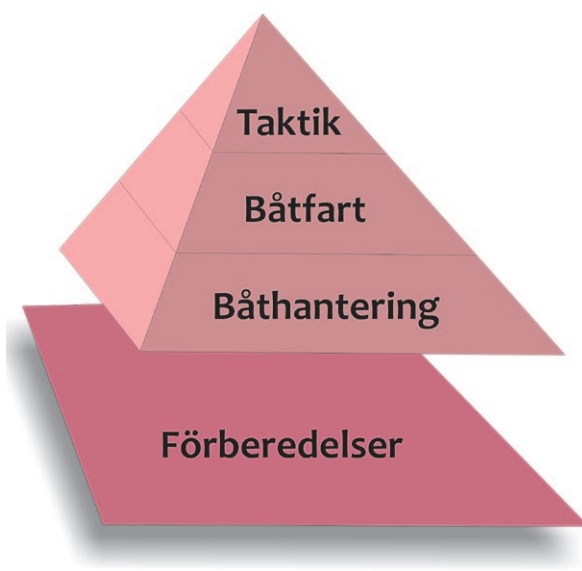
förbluffande resultat med rätt arbetssätt och inställning. I en besättning ställer man krav på varandra, samtidigt som man litar på att uppgiften löses på bästa sätt. En besättningsmedlem bör vara öppen för att ta och ge förslag, och våga ta beslut även om risken finns att de blir felaktiga.

På IF-en är man nästan alltid tre personer och man skall försöka sprida ut uppgifterna och eventuellt dela på de svårare sakerna. Alla ombord behövs och om alla är delaktiga i beslutet blir hela laget bättre. Många gånger kommer jag ombord på båtar där ingen vågar reda ut vad som gäller och vem som gör vad. Det brukar reda ut sig själv efter ett tag och bli hjälpligt fungerande. Men det tar tid. Spara den tiden och gör klart det redan innan säsongen börjar eller allra senast innan man lämnar kajen. Det skall höra till förberedelserna för att inte inkräkta på båthantering, båtfart och i slutändan taktiken.

Arbetsfördelningen, vem som gör vad, är individuell. Här följer ett exempel som vi har provat och tycker fungerar bra.

RORSMAN

Rorsmannen skall driva båten maximalt på kryssen, genom att koncentrera sig på styrningen mestadels. Se till att de viktigaste trimkontrollerna för storseglet finns enkelt till hands så att rorsmannen snabbt kan trimma om storen baserat på den roderkänsla han upplever. Hela tiden med blicken på fockens förlik eller på vattnet framför båten för att parera eventuella vågor. På undanvinden skall de vågor som finns utnyttjas för att båten skall öka farten. I övrigt måste rorsmannen följa direktiven från spinnakertrimmaren när det gäller att hitta den rätta skärningsvinkeln och taktikern som dirigerar in båten i vindbyarna på rätt hals och undviker täckande båtar. Starten är ett tungt ansvar för rorsmannen, liksom kryss- och länsrundningar då rorsmannen snabbast kan reagera på omgivande båtar och göra ögonblicksbeslut.



TAKTIKER

Taktikern sitter i mitten. Där kommunikerar denne bra med de båda andra. Hon/han skall blixtnabbt kunna avgöra taktik mot konkurrenter och vinden och snabbt kunna beordra stagvändning eller gipp. Var aktiv och måla hela tiden upp en bild för rorsmannen var de andra båtarna är och resonera hela tiden högt så att de andra två kan bidra med relevant information. Driv på besättningen, så att de observerar vindar, vågor, båtar och kompasskurser, och rapporterar in det kontinuerligt. Inför undanvinden sätter mittgasten spinnakerbommen och hissar sedan spinnakern från masten. Sedan blir denne kvar på ruffaket för att kunna överblicka bakomvarande båtar och placera båten i vindbyarna.

TRIMMAREN

Trimmaren är ansvarig för försegeltrimmet. Trimmaren ser till att stor och fock harmonierar. Även båttrimmet, såsom båtens lutning och besättningens placering långskepps kan vara något som trimmaren kan ha fokus på. Det är bra om trimmaren läser kompassen och skapar sig en egen bild av hur vindriktningen varierar över tiden och förmedlar det. Trimmaren tar också på sig att fjärrskåda vilket betyder att försöka skanna av horisonten efter större vindvridningar eller vindstråk. På undanvinden trimmas spinnakern med odelad uppmärksamhet. Det är trimmaren som verbalt styr rorsmannen till den optimala skärningsvinkeln när vinden vrider och ändras i styrka.

I nästa del kommer jag gå igenom mera handfasta saker som båtens hårdvara, vilket inbegriper allt från bottenfinn till vindextrimmet. ⚓

Færderen 2012,

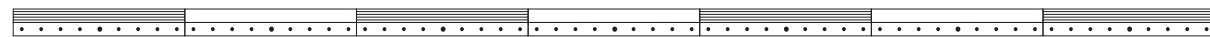
FRA NOR 107 CAMPIONE

Dette skrives like etter at Campione ble tatt opp. Dette skjedde søndag den 14/10. Dette er sent til å være i Vollen eller nærmere bestemt i Selvikbukta i Vollen Båtforening. Dette skyldtes at veien ut til havnen var gravd opp slik at mobilkranen ikke kom frem til det planlagte opp-taket 3 uker tidligere. Som igjen skyldes utbygging av nye leiligheter og Maud-museum på tomten til gamle Arnestad bruk i Vollen.

☀️ **MED UNDER 3 GRADER** i luften og frisk bris fra nord-øst med et par snøfnugg, var det ikke mye som minnet om Færderen i sommer, men uten hendelser ble IF-ene Lychen 2 og Campione satt på land sist av alle utpå ettermiddagen. Mens dette skrives gjenstår det å dekke til båtene.

VIND, ETTER HVERT FRA ØST

Klok av skade etter tabben i starten i Færderen 2011, hadde vi en times margin i tilfelle motvind da vi gikk fra Vollen inn til startområdet på Aker brygge. Selve starten var relativt ukomplisert med lite vind, etter hvert fra øst. Flere



båter dro fra oss i starten, blant andre NOR 75, søsterbåten fra Vollen. Etter hvert nærmet vi oss Nesodden og drev forbi NOR 75. Etter flere timer med lite vind på tur sørover i fjorden, lå vi utpå ettermiddagen etter hvert nær bøya på Slemmestad og hadde en plass foran i feltet9.

Nærmere Nærnes holdt vi øye med NOR 153 foran oss og fulgte deres rute som syntes å unngå strømmen opp mot nordenden av Håøya. Der krøp vi sakte nedover mot Drøbak, et par meter fra land. I sundet mellom Aspond og Ristodden møtte vi strømmen innover. Ved lykten ved Ristodden samlet det seg mange båter som ikke kom videre, der ble det en tilnærmet omstart.

Etter hvert fikk NOR 153 sin egen vind og seg sørover sammen med noen IF'er og vi hadde følelsen av å bli liggende igjen. Etter noen tid kom også vi oss videre og fikk etter hvert varierende vind fra øst. Ut på natten drev vi gjennom Drøbaksundet. Vi holdt oss midt i fjorden siden vi antok at strømmen skulle gå utover på den tiden, noe den også gjorde. Vi fikk også noe vind fra øst, fikk kontakt med NOR 160 som vi passerte og lå foran en stund, men før Filtvedt hadde de passert oss igjen.

Tidlig på morgenen etter Filtvedt dro NOR 160 langsomt fra oss i den fine østbrisen, og selv om vi passerte en annen IF langs Jeløya, så det ikke ut til at vi ville klare å ta igjen NOR 160 som tydeligvis hadde høyere fart. På den tiden visste vi at flere lå bak oss, men antok at også noen lå foran oss etter hendelsen ved nordenden av Håøya.

OVER FJORDEN TIL HORTEN

På formiddagen lørdag i nærheten av Gullholmen skiftet

vinden gradvis til sørlig retning. Vi måtte falle av, men NOR 160 så ut til å stå like høyt utover fjorden. Vi fortsatte derfor over fjorden til Horten og dro nesten helt til land. Vi oppdaget at strømmen der gikk sørover. Vi slo og gikk ut mot nordenden av Bastøy og hadde der valget mellom å fortsette østover eller å slå innover mot Borre. Vi valgte det siste og gikk dermed vest for Bastøy. Syd for Bastøy tok vi sjansen på å gå mellom Rødskjær og Østenskjær for å unngå slag. Der hadde vi et kort øyeblikk føling med bunnen, men kom oss av og sto ut mot Mefjordbåen.

RUNDET UTEN Å SE ANDRE IF 'ER

På veien ned bak Bastøy hadde vi regnet med å møte noen IF'er, men så ingen og skjønte etter hvert at vi lå meget godt an. Vi rundet Mefjordbåen uten å se andre IF'er og seilte inn mot Åsgårdstrand. Etter hvert så vi at NOR 160 rundet bak oss. Ledelsen holdt til mål og vi gikk over mål som den første av 20 båter lørdag den 9/6 kl. 9:20:34 etter å ha seilt i 20 timer, 30 minutter og 34 sekunder i følge KNS sin resultatliste.

Med seilerhilsen fra Arnfinn og Nils i NOR 107 Campione.

PS! Som en kuriositet ser det ut til at KNS sin resultatdatabase er kompromittert: I KNS sine resultatlistene er mine plasseringer erstattet med «NOR23 CMC Elktroide Fric Hobie Wild Cat» i de resultatene som er tilgjengelige. Det vil si fra og med Færderen 2011 og bakover i tid. Henvendelse til KNS har foreløpig ikke gitt resultater.

Appelsinbåten

AV: OLE-KRISTIAN KVISSEL APPELSINBÅTEN, NOR-123

Fra bading og kaffekos til fast deltager på regattabanen. Etter mange års pause fra entype regattabanen fikk jeg, etter min debut i IF under NM 2011 sammen med søstrene Hege og Mari Bjørkeng, et innfall. Hva med å ta med noen gode kamerater som ikke kan seile og introdusere dem til regattaseiling i Appelsinbåten? En trygg, tilgjengelig og "enkel og lettseilt" båttype, men som allikevel har alle de trimmemulighetene man trenger.

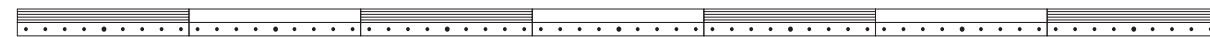
TROND OG KJETIL SYNTES også det var en god ide å treffes en gang i uka. Turen ut og inn til banen er jo også et lite stykke, så da får vi skravlet litt om løst og fast og kanskje diskutert litt "politikk". Mine to kompanjonger har fått se en ny litt annerledes side ved meg, fra å være en relativt rolig og snill fyr kommer det frem et litt hissige skjeg-

gete monster som roper ukvemsord til konkurrentene og nærgående motorbåter som lager unødvendige bølger som ødelegger flyten.

Jeg må innrømme at jeg som tidligere jolleseiler har sett på IF'en som litt traust og kjedelig, men mitt ønske om å seile entype overvant frykten for å bli en av "gubbene som sitter i le i en IF". Og glad er jeg for det. Båten er riktignok langkjølt og et slag kan føles som et vondt år hvis det ikke sitter som det skal, men gubbefaktoren er mye lavere enn jeg forventet. Dessuten er 12-16 like båter som konkurrerer hver onsdag nesten tre ganger så mange som vi var i Christianssands seilforening på det glade 90-tallet.

MER SEILGLEDE

Jeg fant tidlig ut at vi trengte noen nye seil, og som de konservative (les: sparsommelige eventuelt gjerrige) sørlendingene vi er ville vi ha en ny genoa, som matcher jentenes



storseil til lette og medium forhold, og et seil som sparer den nye og flotte genoaen når det blåser mere. Vi fikk levert seilene mot slutten av vårsesongen, og har merket betydelig fremgang siden da. For oss har nye seil gitt oss mer seilglede, siden vi nå har en båt som har tilnærmet lik båt-fart med resten og som i større grad tilgir våre nybegynnertabber. Å gjøre minst mulig feil der ute på banen er jo ofte det det handler om når båtene er så jevne som de er. Vi har også hatt et par onsdager i løpet av høstsesongen med 7-8 m/s da vår fokk har kommet til sin rett. Et seil som egentlig var ment for å spare "god genoaen" hevder seg så absolutt i mye vind, men jeg må innrømme at jeg har vært og kommer til å være like spent hver gang vi seiler med mindre seil enn de andre. Det er noe som sitter i ryggmargen tror jeg, lik seilføring som de andre er jo som regel et must, men vi har erfart at det i mye vind handler vel så mye om å kontrollere kreftene, ha god manøvrerbarhet og at det er vannlinjelengden som er avgjørende for toppfarten. Så når det blåser mye kommer seilet fram igjen, vi setter skjøtepunktet helt inne ved overbygget, innenfor sidevantene, og så krysser vi fingre og tær for at det ikke løyer i løpet av seilansen.

MÅLENE ER Å FÅ ENDA BEDRE TRIM

Mine to glade amatører har vist stor framgang i løpet av sesongen. Fra i begynnelsen av sesongen da genoaen ble trukket inn på feil side og de sendte meg usikre blikk og holdt pusten da vi snittet bak andre IF'er med retten til veien har vi nå en mye bedre boathandling og selvsikkerhet. Slagene sitter bedre og bedre, og små feil som at et skjøte

henger seg fast eller at undertegnede glemmer å slippe opp cunningham og akterstag etter runding blir kjøpt plukket opp, kommentert og rettet opp i. Når vi gjør det bra er det nå musestille i båten og konsentrasjonen er rettet mot seiltrim og fart i båten. Noen ganger kan det fortsatt være litt vanskelig med hvilken side man skal spri genoaen etter runding av kryssmerket, hvor mye skjøter skal slippes ut når vi faller av og hvor mye man egentlig skal skjære på lensene. Men, det er for oss soleklart, at flere timer i båten er vesentlig for farten, høyden og samhandlingen mellom oss og dermed også for vår egen seilglede og forståelse av hva som foregår på banen. Målene for neste sesong er å få enda bedre trim på storseil og genoa, at vi klarer å holde konsentrasjonen selv om vi ikke ligger langt fremme i feltet samtidig som oppmerksomheten må rettes mer ut av båten slik at posisjonen til konkurrenter kan forbedres og at flere om bord er oppmerksomme på endringer i forholdene. Kanskje et "kjapt og gæli" regelkurs for kompanjongene også kan være på sin plass.

FORHOLDET TIL DE ANDRE

Vi ser at når vi håndterer vår egen båt bedre har vi overskudd til å følge med på hva de andre båtene gjør. I år har forholdet til de andre båtene utviklet seg i løpet av sesongen. I starten var det mye, "Se på den blå der", "Den hvite med blå stripe", "Der er den oransje, han med barten", "oppussingsobjektet" og så videre, men det tok ikke lang





tid før vi havde noen seilnummer og personligheter og forholde oss til og at fjesene om bord etter hvert ble kjente fjes. Nå er det mer "I dag er det Rhesus-forhold". "Ai, se på Robert, han går jammen meg høyt og fort i dag også", "Oj, der kommer Bjørn, hold på hatten!" og "Hva gjør vi feil i dag, vi skal jo være der framme sammen med Frode og co."

Fra først og fremst å være Mari, Hege og Idas badebåt på sjekketur i Færder seilasen, har Appelsinbåten blitt en rendyrket regattamaskin for ordentlige mannfolk. Nei da. Appelsinbåten skal fortsette å være til allsidig bruk, men iblant tar jeg meg i å lure på om det virkelig er nødvendig å ha skaffetøy til å servere en tre-retters til seks personer pluss kake og kaffebaileys om bord i en båt som knapt rommer tre. Men jeg har forhørt meg, og det er visst det.

(Hvis noen trenger tips til hvordan kose seg maksimalt i en liten båt, er det bare å spørre Hege og Mari.)

IF-klassen er rett og slett en hyggelig klasse å seile i. For oss var det morsomt å høre startbåten si "God Jul og godt nytt år, vi sees til neste år" på siste onsdagsseilas, og at en av våre argeste konkurrenter oppfordret oss til å ligge på IF-rekka i Bestumkilen i vinter er også et eksempel på at folk er inkluderende. Det at det i tillegg er mange gode seilere som virkelig kjenner båtene sine, og som derfor seiler den fort er et stort pluss for klassen. Jeg har lært masse om seiling og fått kjenne på "entype følelsen" igjen i løpet av sesongen, og jeg er ganske sikker på at mine to kompanjonger også er frelst. ⚓

God jul!

Mit første DM

AF: KAY NYLANDER, DEN 283 "BIBS"

Som alle ved i dag er genudsendinger nu hverdag i mange TV programmer, så hvorfor ikke også her i dette forum. Måske er der nye bådejere der går og tygger lidt med tanken, men skubber det til side, fordi det nok er "farligt", derfor også denne genudsending hvor forfatteren siden har haft glæden ved at have været i medalje rækken. Nu til historien.

☘ **DET VAR MED STOR SPÆNDING** min søn Mads og jeg onsdag formiddag i strålende solskin begav os på vej mod Nivå, jeg var på vej til min første rigtige kapsejlad. Efter 7-8 timer nåede vi, med svag vind fra Drogden, men lige imod og for motor, endelig frem.

Mine gaster, Bo og Johnny mødte op og vi fik lidt snak om de næste par dage. Bo har efter 20 år på havet og mange stævner selvfølgelig mest erfaring i det der nu skulle ske, så da Johnny lidt senere dukkede op var der næsten kun skrog, mast og sejl tilbage, resten var mod protest kørt væk, det var noget med overflødig vægt sagde Bo og jeg kom straks til at tænke på mine egne overflødige 10 kg, men da jeg var og stadig er skipper blev det heldigvis ikke til diskussion. Mange følgebåde er også ankommet, mest ses "hotelbåde" for IF'erne er jo ribbet for alt, men jeg så også et nyt begreb, nemlig en "flydende døgninstitution", ja det er rigtigt, det er ikke længere nogen undskyldning, at man har to små børn, så man indretter bare en folkebåd til formålet og den lever helt op til sit navn.

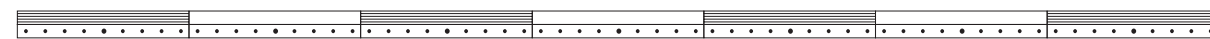
Torsdag morgen, i bad, mad og så endelig afsted. Johnny og jeg har kun 2 års sejlererfaring, mod Bo's 20 år, men

vi har lige så mange meninger om taktik m.m. Vi havde inden tilmelding et mål med at deltage i DM'et, og det var ikke at blive sidst, så med det i tankerne susede vi rundt på banen før starten. Vi kom dog ret hurtigt på andre tanker, det nyindkøbte spilerfald var ikke splejset ordentligt, så pludselig fik ordet spilerfald en anden betydning. Efter kort rådslagning blev vi enige om at

sejle ind og fiske faldet ud af masten, for uden spiler en sikker sidsteplads! Vi meldte fra hos dommeren og gik ind for reparation. Bortset fra lidt problemer med en af Miljøstyrelsens både, kender alle problemet og jobbet vi stod foran. Vi delte os i 3 hold og kort tid efter var vi klar til at gå ud igen, første start var næsten slut og vi meldte klar hos dommeren, og resten af dagen gik som forventet – ingen sidstepladser. Efter vel overstået moleøl skulle der grilles og hygges, men også snakkes, mest om dagens sejlad, men også om hvad der er sket siden sidste år, for DM'et er også stedet hvor mennesker mødes (læs: IF-sejlere) år efter år.

Fredagen forløb helt uden problemer efter vi havde padlet ud af havnen, så det var lige før, at begrebet stående start også her skulle indføres, men vi kom da i gang og det blev en lang dag i stegende sol, og stadig ingen sidsteplads. Om aftenen havde vi "Fri" og da baren havde åben kunne vi lige så godt mødes der, og det blev sent inden solen gik helt ned.

Lørdagen startede med god luft og vi ville satse, båden var nu lettet for en del væske og med vinden lige i mod krydsede vi som de første ud, vi skulle nemlig helt ud og



Mutt-Putt på kryds til topmærket.



Et dejligt syn af BIBS med alle kludene oppe.

se på den strøm der IFølge DMI skulle være der og det var den også, så vi fulgte vores taktik og gik helt ud i Sundet hvor vi så havde medgående strøm, hvilket senere skulle vise sig at være en helt god idé. Da spileren blev taget for sidste gang, gik vi ud til vores mærke, rundede det og havde nu strømmen med os, så da vinden lagde sig kunne vi runde mærket og blev taget i mål som nr. 20, nu var der glæde, vi var faktisk kommet før nogle af de skrappe, ku' det virkelig passe, det kunne det. Ved 2. start blev vi klar over, at træerne ikke vokser ind i himlen. Selv om vi havde fået rimelig god fart i båden, jeg var nemlig begyndt at interessere mig for de der små uldsnore i ved – hele tiden, rørte vi desværre mærket på sidste omgang og måtte en tur rund om os selv hvorved 3-4 både nåede forbi, ærgerligt nu hvor det lige gik så godt. Mit første DM var slut, men kimen lagt for flere, jeg havde lidt for sjov sagt til John fra DEN69 "Vi ses i Hvidovre til næste år", så skal du også med til Lagunen til august, svarede han og jeg må indrømme, at det er sjovt og spændende for lige meget hvad vi kan og gør, er "Vor Herre" og DM I altid med som blind makker hvilket gør, at der ikke er to dage der er ens. Lørdag aften kunne vi så endelig slappe af, tale med folk igen, det er nemlig sådan, at under vigtige sejladser koncentrerer man sig 100% om det at sejle, ikke så megen snak – slet ikke på banen. Jeg skal love for, at der blev snakket og pratet nu hvor der var linet op til fest og kalas som det hedder på svensk, der var 13x3 af dem. Aftenens forløb, med indtagelse af en dejlig middag og dans til levende jazzmusik blev selvfølgelig lang, men der var

jo 8 timer hjem om søndagen så en lille lur kunne det vel blive til. Med et stort tak til Nivå Bådelaug og IF-klubben for et godt arrangement vil jeg slutte min lille beretning.

Det var mit første DM, og som Peter Schytte DEN135 sagde da han hørte at jeg havde købt BIBS, "Hvis du vil være med i toppen ved de store kapsejladser, skal du træne hårdt i mindst 7 år." Så efter at have lykønsket ham med hans 5. Danmarks Mesterskab kunne jeg bare sige "Nu er der kun 6 år tilbage."

Det var genudsendingen og jeg kan tilføje, at jeg kun en enkelt gang har måtte melde afbud til DM for IF-både. Det har været svært at finde gaster så det er også blevet sådan at BIBS nu er degraderet til "hotelbåd" idet jeg de sidste 7 år har haft fornøjelsen med at gaste på DEN 68 Mutt-Putt sammen med Carsten og Bo.

Og jeg skal selvfølgelig også med til DM i 2013 - for der er ingen ændringer i forløbet med at blande kapsejladser og socialt samvær som jeg har oplevet i de 15 år jeg nu har været med som aktiv IF-sejler.



Dansk mesterskab 2013 i Stubbekøbing!

14. AUGUST TIL LØRDAG DEN 17. AUGUST 2013

☀️ **DET DANSKE MESTERSKAB** 2013 bliver arrangeret af Sejl og Motorbådsklubben Grønsund og Bogø Sejlklub i fællesskab. Det betyder at Stubbekøbing havn bliver basishavn, og sejladserne kommer til at forgå enten vest for Stubbekøbing havn i Grønsund eller i Storstømmen lige vest for Farøbroen.

Sejladserne kommer til at foregå torsdag 15. august til lørdag 17. august med søndag den 18. august som reservedag. Ligesom sidste år i Kragenæs deler vi stævne med de gemytlige L23 sejlere.

I stævnets arrangementskomité sidder Kirsten og Børge Spohr, som også var blandt de bærende kræfter

ved DM i Stege i 2005. Et stævne som af garvede DM entusiaster regnes med blandt klassens absolut bedste nogensinde. Så skriv allerede nu DM 2013 i kalenderen. Det bliver et super stævne i dejligt vejr - og mon ikke Børge steger en gris og serverer lidt øl?

Vi ses i Stubbekøbing!

IF-klubben i Danmark indkalder til ordinær generalforsamling!

☀️ Generalforsamlingen foregår tirsdag den 19. marts 2013 i Hvidovre Sejlklub Suset's lokaler på Hvidovre Havn, Hvidovre Strandvej 31, 2650 Hvidovre. Der er fælles spisning fra 18-19. IF-klubben betaler dagens ret, som vil være mørbradgryde. Klokketiden 19 er der generalforsamling med dagsorden ifølge vedtægterne. Fra ca. klokken 20:30, vil der være foredrag, overraskelser og almindeligt hyggeligt samvær.

Vi ses. Bestyrelsen.

Tursejlerpokalen

☀️ IF-klubbens næstformand Didier Blanchet forsøger at sætte lidt gang i udvekslingen af IF-billeder og forsøger at pirre tursejlernes konkurrenceinstinkt.

Det sker ved at udlove en præmie til en aktiv tursejler, som samtidig er en god fotograf, der har lyst til at dele sine oplevelser og billeder med os andre.

Det er meget enkelt: Man samler point for hver sømil, for hvert havne-



Sommertur med råhygge i forkojen.

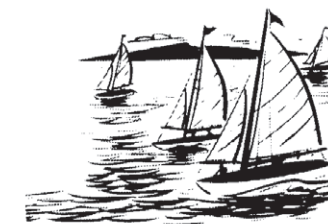
ophold og ikke mindst for årets bedste turberetninger og billeder (publiceret i medvind).

Pointgivning er som følger:

- 1 point for hver sømil i direkte linje, sejlet på tur (ikke kapsejladt)
- 10 point for hvert havneophold/ for anker i mere end 3 timer
- 300, 200 og 100 point for årets bedste turberetninger
- 300, 200 og 100 points for årets bedste billeder (maks 4 pr. deltager)

Du tilmelder dig på cruising@if-klubben.dk, hvorefter du får tilsendt et logblad, der udfyldes på tro og love. Turpokalen løber fra 1. maj til og med 30. september.

Vinderen bliver offentliggjort ved IF-klubbens generalforsamling.



Vinterarrangement 2013

☀️ IF-klubben i Danmark opfordrer alle medlemmer til at forhåndsreservere lørdag den 26. januar til brug for IF-klubbens Vinterarrangement 2013.

Vi mangler i skrivende stund, at få dette eksklusive arrangement endelig konfirmeret og venter derfor med at afsløre målet for udflugten. Men for at tirre din nysgerrighed, kan vi afsløre, at falder det sidste på plads, vil du kunne opleve et maritimt museum, du garanteret aldrig har besøgt, og som det kun er få forudt at blive gæst på. Hold øje med hjemmesiden og meld dig til i tide, når indbydelsen offentliggøres. Der bliver rørt om pladserne!

Vi spiser som vanligt en fælles frokost efter rundvisningen på museet. På grund af finanskrisen, der også har ramt IF-klubben, bliver frokosten i år for egen regning.



Bottenhavets IF-BÅTKLUBB

SOMMAREN GICK FORT I ÅR. Det kanske var lika bra det, för någon succésommar blev det inte, så kallt i vattnet som det har varit i sommar var det länge sedan vi hade här uppe, aldrig mer än 16-17 grader vid ytan. Men inget ont som inte har något gott med sig, hade inte en enda havstulpan på båten, och det har jag inte varit med om sedan vc 17 gjorde griffärg med den gamla teknologin på 1990-talet. Får man välja så önskar jag hellre varmt i vattnet än noll havstulpaner på båten. Det går ju att tvätta båten. Här i Härnösand har vi fått en båtvtätt nu under sommaren, integrerad med norra hamnen.

ULVÖREGATTAN

Örnsköldsviks segelsällskap kan åter glädjas åt stora startfält vid Ulvöregattan (över 60 båtar) i dagarna 3. Åter igen

visade IF-båtseglarna med Ander Carlsson och Dick Westman mycket bra resultat. Anders total 3:a och Dick total 7:a vid regattan. (Lilla klassen 32 startande)

GNÄGGEN RACE, lilla klassen, 30 startande

Swe-1664 Dick Westman 6:a

Swe-262 Anders Carlsson 8:a

Swe-1725 Åke Novén DNF

ULVÖSKRINET, lilla klassen, 25 startande

Swe-262 Anders Carlson 3:a

Swe-1664 Dick Westman 7:a

Swe-1725 Åke Novén 13:e

Swe-1859 Magnus Viström 25:e

PELLE MELINDER, lilla klassen, 28 startande

Swe-262 Anders Carlson 3:a

Swe-1664 Dick W 11:a

Swe-1859 Magnus Viström 12:a

Vindarna på Ulvöregattan var från labra till hårda under de tre dagarna som tävlingen pågick

IF-båtseglarna i Härnösand har inte kappseglat särskilt mycket i sommar, men bra resultat i de tävlingar de deltog i. Av två seglingar två vinnare, det får man säga var bra utdelning.

ÅBORD RUNT 14 startande 12 nm, Swe-3282 John Hallin 1:a

HEMSÖN RUNT 20 startande 22 nm, Swe-3092 Hans Gilliusson 1:a.

Det var helt olika väderförutsättningar vid dessa två tävlingar. Åbord runt soligt varmt och labra brisar medan Hemsön runt bjöd på från svaga till måttliga till hårda vindar och regn med grov sjö till havs utanför Hemsön. Men det är väl det som är tjusningen med kappsegling att man

aldrig vet vad det blir för väder eller vilka andra förutsättningar som kommer att råda ute på banan.

Bottenhavets IF-båtklubb har under året ökat medlemstallet med 10%. Nya och nygamla medlemmar har tillkommit, det är mycket glädjande.

Som vanligt kommer vi i Härnösandskretsen att köra vinterträffar några kvällar i vinter. Program för träffarna utformas från önskemål av medlemmarna.

Vinden är fri

SWE-3082 HANS GILLIUSSON

Västkostens IF-BÅTKLUBB

165 MM REGN! Detta är rubriken på tidningens första sida i skrivande stund. Det har verkligen varit en blöt höst och sommaren känns långt borta. Båten är upptagen och står säkert mot höststormarna, dags att reflektera över årets säsong. Den har varit händelserik igen!

I år avgjordes SM i Skärhamn på Västkusten och det är alltid lite speciellt när det är så nära. Man satsar lite extra med träning och så mycket deltagande på kappseglingar som möjligt. Årets VIF-cup hade ett nytt upplägg, med en större spridning i kappseglingarna från norr till söder så att många IF-seglare hade möjligheten att delta, samla poäng, och förbereda sig inför SM. Distriktsmästerskapet seglades i samband med Rutgerson Cup och ägde rum på Marstrand, bland Drakar och Expresser, drygt 2 veckor innan SM. Sex stycken IF ställde upp och det räckte för bra och spännande seglingar. Fredrik Hansson och hans team vann, Göran Ejdeling och hans gäng kom tvåa.

Seglingar som ingick i VIF-Cupen:

- 13/5 Stora Oset Race
- 26/5 Pater Noster race
- 2/6 Orust runt
- 9/6 LdSS värregatta
- 16-17/6 Rutgerson cup Marstrand
- 4-7/7 SM Skärhamn
- 4/8 Hermanö runt
- 18/8 Tjörn Runt
- 1/9 LdSS höstregatta

SM för IF i Skärhamn blev ett internationellt arrangemang, med tävlingsledaren Ivo Gonzenbach från Schweiz och domaren Bernard Porte från Frankrike. Redan tidigt på säsongen var Tjörns Segelsällskap igång med information och reklam, vilket resulterade i 23 deltagande båtar. Många funktionärer var nya och med på ett SM för första gången. De skötte sig utmärkt! Ivo hade ett stort förtroende för integriteten i klassen men hade inte riktigt räknat med den starka vinnardriften: den 'milda' P-flaggan vid starten resulterade i rätt så många tjuvstarter och omstarter. After-sail, kvällsmaten och regattamiddagen var mycket trevliga med god mat och glatt sällskap. Stort tack till Mats Andersson och Håkan Larsson från Tjörns Segelsällskap för ett väl genomfört SM!

Totalvinnarna blev Fredrik Wigelius, Rebecka Waxler och Patrik Erlandsson från Haninge. Anders Karlsson, Nils-Erik Lindström, och Fredrik Hörnfeldt från Örnsköldsvik kom tvåa och tredje platsen togs av Jonas Länje, Elisabeth Länje och Joakim Fors från Långedrag.

Även på Tjörn Runt var det en hel del IF-representanter, nio stycken, men tyvärr var det en för lite för att få ett eget klasspris. Nästa år (då fyller Tjörn Runt 50 år!) ska vi vara minst dubbelt så många! Fredrik Hansson med sin Stjärna SWE 507 vann, tvåa kom Bengt Cederblad med 1094 Agda Värregn och trea Tore Larsson i 2880 Martell.

VIF-cupen avgjordes i och med LSS höstregattan i Långedrag, tyvärr med bara ett fåtal deltagare. Vinnaren av årets VIF cup blev Peter Berg och besättning. Igen! Mats Andersson förtjänar att omnämnas som var med på flest seglingar, lika många som Peter.

Regnet slår fortfarande mot fönstren hemma. Som tur är finns det en riktig kul aktivitet kvar innan året är slut: VIF-s traditionella höstfest den 24 november, med skalldjur, IF snack, sång och dans. Hoppas det kommer många!

JOOP SOMHORST, ORDFÖRANDE VIF



B-FÖRENINGSBREV

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

Bli medlem!

I IF-BÅTFÖRBUNDET

Förutom den här fina tidningen två gånger om året får du tillgång till teknisk rådgivning och ett stort arkiv med tekniska tips, medlemssidan på Internet, lokala arrangemang ett nätverk av cirka 600 seglare.

Dessutom får du möjlighet att köpa de utmattningssäkra undervantsröstjärnen som är särskilt utvecklade för IF-båten och Marieholm 26-an.



FYLL I DIN INTRESSEANMÄLAN PÅ VÅR HEMSIDA – WWW.IFBOAT.COM



Snabb hjälp och låga premier

Så svarar våra kunder om varför de valt Svenska Sjö båtförsäkring. En annan fördel är att vi jobbar enbart med båtförsäkring. Kanske är det just därför vi har runt 50 000 nöjda kunder. Som alla har en sak gemensamt. De bryr sig om sina båtar. Precis som vi.



Kolla våra låga premier på www.svenskasjo.se
Eller ring oss på 08 541 717 50. Kan det vara enklare?