

HÖSTEN -89

Pris 10:-



EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning
Norsk IF-båtklubbs medlemstidning



Foto: Mats Gidlund

NORSK IF-BÅTKLUBB

NORSK IF-BÅT KLUBB

Postbox 286

N-1324 LYSAKER

Formann:	Svein R Wright
Viseformann:	Knut Solberg
Sekretær:	Karin Romen
Kasserer:	Trond Aasland
Styremedlem:	Iain Galston
Suppleant:	Robert Bay
Suppleant:	Magne Fagerhol
Teknisk komite:	Svein R Wright, Knut Solberg
Revisor:	Jan Chr Jørgensen
Valgkomite:	Inge Fjeldstad, Bendix Jørgensen, Greta Vasholmen
Repr. Vestlandet:	Hans Magnus Kjøge
Varamann:	Einar Haavik

Formannen har ordet

Seilsesongen i år har vært preget av mye aktivitet. Den startet faktisk før vi hadde fått båtene på vannet. Allerede i begynnelsen av mai var et lag bestående av tre båter med på lagseilas i Gøteborg mot fire svenske lag. Selvom det ikke ble seilt med spinnaker og alle brukte de samme båtene og seilene, var svenskene utvilsomt best.

Også i mai, før regattasesongen begynte i Norge, hadde vi treningsleir på Vasholmen med Olof Bjørland. Det er tydelig at Olof er blitt populær med sitt treningsopplegg. Hele 15 båter deltok og fikk godt utbytte av to hektiske dager.

I Færderseilasen satte vi rekord som største entype klasse med 35 båter. I Norgemesterskapet var vi 32 båter → også en ny rekord for oss.

Vi fikk besøk av Mikael Henriksson og Anders Ewert fra Gøteborg i august, da de skrev historie ved å vinne Norgemesterskapet. Det er første

gang vi har svenske norgesmestere i IF-klassen. De viste suveren seiling i lånt båt. Grattis! Det er selvfølgelig surt å trape på hjemmebane uten spinnaker, men det beviser bare at vi er for dårlige. Våre svenske venner kommer sikkert tilbake neste år for å forsvare sitt mesterskap. Forhåpentligvis får de også med seg flere båter til Norge slik at konkurransen kan bli enda tøffere.

Vi her hjemme bør benytte tiden frem til neste mesterskap med å bli bedre. Vi må planlegge kjøp av seil og utstyr, lese om trimming, taktikk og strategi. Til slutt og ikke minst må det legges opp til mye seiling neste år.

Vi er en av de mest aktive klassene og vi skal fortsette med å være det.

Svein R. Wright
N-75 Dadsim

Fra Olof Bjørlands gjennomgang av trimmuligheter etc. på pinsesamlingen på Vasholmene. Magne i N 167 hadde nok mer utstyr enn Bjørland hadde regnet med!



Norgemesterskapet 1989

I likhet med fjoråret ble årets NM avviklet under mye vær. Det blåste til dels ganske iherdig, og det kom mye vann både ovenfra og nedenfra. Men lavtrykk og friske vinder fra syd er langt å foretrekke for driv- og sjanse-seilas i maksvær, særlig når NM står på programmet. Men når det var som gråest, er det noe trøstesløst gjentagende ganger å måtte prae konkurrente: Hallo der! Du skulle vel ikke ha sett bidevindsmerket?

Under slike forhold kan det være ganske slitsomt å ligge og vente på skuddet. Og det slapp vi, heldigvis. Vestfjorden Seilforening hadde på forhånd sørget for ankerfeste for båt og merker, slik at skuddene hver gang ble avfyrt med imponerende presisjon. Denne punkteligheten satte vi overmåte stor pris på – ikke minst når havet var så ruglete og forholdene ellers så ufysiske.

Vi observerte også at arrangøren hadde sørget for å ha kontrollbåt liggende ved merkene for å passe oss opp. Også dette syntes vi var skikkelig bra. Dessverre rapporterte dommeren om ryggproblemer. Ikke rart sånn som han ble skaket og ristet sjø-i-mellom. Håper imidlertid at

skivene hans nå har roet seg.

NM for 32 båter er et stort og krevende arrangement, en oppgave Vestfjorden Seilforening løste på en helproff måte. Som så mange ganger før. Stor takk fra IF-seilerne for et glimrende arrangement.

Veni, vidi, vici – sa Cæsar i sin tid. Mikael Henriksason kunne saktens ha sagt det samme. Det deltok en svensk båt under årets åpne NM, og den kom, så og vant. Hele tre ganger ble det løst skudd til ære for Mikael Henriksson og Anders Ewert! Og etter fire tellende seilaser sto det bokført bare et skarve tretall i protokollen. Etter denne oppvisningen kan det være grunn til å anta at flere tar turen over Kjølen for å hente norsk metall med sløyfe og Hadelandsglass.

For de norske IF-seilerne er det alltså all mulig grunn til å skjerpe seg. Selv om vi denna gangen ikke kunne by Sverige konkurransen, viser resultatlisten ellers at det var svært jevnt blant de norske båtene. På listen skiller det bare 5,7 poeng mellom nr 3 og nr 10. Vi får tro at denne jevnheten vil bidra til å utløse større vilje til å avgjøre matchen til egen fordel ved

neste korsvei. "Søta bror" kan i hvertfall ikke gjøre regning med å komme til dekket bord en gang til!

Ellers noterte vi oss at N-105 også ved detta NM hadde problemer. Nå gjaldt det vann som rant i strie strømmer nedover ryggen hans. Om årsaken til dette, kunne han opplyse at han har en takrenne ombord – den som utgjør festet for bomliket – som er slik konstruert, at ryggen utgjør nedløpet. Han bør åpenbart låne øre til "pinsepredikanten" Olof Bjørland som anbefaler at man fortrinnsvis bør forflytte legement opp i lo når man seiler. Vi anbefaler derfor Erik å gjøre som Kristian og Lisbet: Ta et frottéhåndkle og sy skjerf av det!

Premieutdelingen ble noe forsinket på grunn av protestbehandling. Det er helt i sin orden, for protester og 720 er en del av gamet. Det er dessverre fortsatt noen syndere i blant oss som later til å tro at leken kan unngå å bli skadelidende ved at dommeren ikke får sjansen til å blåse i fløyta.

**Gunnar Neegaard
N-112**



Resultatbørs for østlandet

Oslo Seilforenings Vårregatta (14 deltagere)

1) Gunnar Neegaard, 2) Jan Chr. Jørgensen, 3) Trygve Moe, 4) Petter Giæver, 5) Arne Svendsen, 6) Magnus Christiansen, 6) Knut Solberg, 6) Kristian Hansen, 6) Iain Galston, 6) Svein R. Wright, 6) Karin Romen, 6) Vilhelm Sten Edwardsen, 6) Anders Aavatsmark, 6) Inge Fjeldstad.

Vestfjordens Seilforening Scandinavian Seaway Cup (15 deltagere)

1) Kristian Hansen, 2) Svein R. Wright, 3) Inge Fjeldstad, 4) Gunnar Neegaard, 5) Trygve Moe, 6) Iain Kolbjørnsen, 8) Steinar Hexeberg, 9) Magne Fagerhol, 10) Jan Chr. Jørgensen, 11) Magnus Christiansen, 12) Knut Solberg, 13) Jan Holter-Sørensen, 14) Jon Brambani, 15) Vilhelm Sten Edwardsen.

KNS Vårregatta Lørdag (15 deltagere)

1) Kristian Hansen, 2) Svein R. Wright, 3) Knut Solberg, 4) Trygve Moe, 5) Halvor Svendsen, 6) Gunnar Birkeland, 7) Jan Holter-Sørensen, 8) Erik Holter Sørensen, 9) Magne Fagerhol, 10) Vilhelm Sten Edwardsen, 11) Gunnar Neegaard, 12) Knut Rosted, 13) Magnus Christiansen, 15) Karin Romen, 15) Jan Chr. Jørgensen.

Søndag (13 deltagere)

1) Knut Rosted, 2) Svein R. Wright, 3) Magne Fagerhol, 4) Trygve Moe, 5) Vilhelm Sten Edwardsen, 6) Knut Solberg, 7) Jan Chr. Jørgensen, 8) Gunnar Neegaard, 9) Halvor Svendsen, 10) Gunnar Birkeland, 11) Magnus Christiansen, 12) Karin Romen, 13) Jan Holter-Sørensen.

Færderseilassen (35 deltagere)

1) Inge Fjeldstad, 2) Svein R. Wright, 3) Knut Rosted, 4) Kristian Hansen, 5) Halvor Svendsen, 6) Robert Bay, 7) Magne Fagerhol, 8) Erik Holter-Sørensen, 9) Nicolai Omejer, 10) Ka-

rin Romen, 11) Trygve Moe, 12) Fredrik Løfsgaard, 13) Jan Holter-Sørensen, 14) Jan Kolbjørnsen, 15) Ola Schjerven, 16) Knut Solberg, 17) Finn Thorstensen, 18) Magnus Christiansen, 19) Per Kr. Hol, 20) Brede Nielsen, 21) Henning Bøgh, 22) Bård Jervan, 23) Jon Brambani, 24) Morten Mero, 25) Petter Giæver, 26) H. Krogh-Hansen, 27) Steinar Asheim, 28) Odd Moen, 29) B.A. Agersborg, 30) Dagfinn Ragg, 31) F.K. Hvidsten, 35) Harald Skaset, 35) Iain Galston, 35) Gunnar Neegaard, 35) Vilhelm Sten Edwardsen.

IF-serien (13 deltagere)

1) Svein R. Wright, 2) Jan Chr. Jørgensen, 3) Kristian Hansen, 3) Knut Solberg, 5) Gunnar Neegaard, 6) Steinar Hexeberg, 7) Fredrik Løfsgaard, 8) Magnus Christiansen, 9) Vilhelm Sten Edwardsen, 10) Anders Aavatsmark, 10) Karin Romen, 10) Harald Skaset.

Dameseilassen (6 deltagere)

1) Astri Wright, 2) Berit Riibe, 3) Lise Ferner, 4) Karin Romen, 5) Hanne Berg, 6) Aud Beston.

H.M. Kongens serie (9 deltagere)

1) Jan Chr. Jørgensen, 2) Knut Solberg, 3) Gunnar Neegaard, 4) Finn Ferner, 5) Erik Holter-Sørensen, 6) Knut Rosted, 7) Vilhelm Sten Edwardsen, 7) Magne Fagerhol, 9) Lars Holter-Sørensen.

Norgemesterskapet (32 deltagere)

1) Mikael Henrikson, 2) Knut Solberg, 3) Jan Chr. Jørgensen, 4) Halvor Svendsen, 5) Inge Almeland, 6) Kristian Hansen, 7) Magne Fagerhol, 8) Trond Aasland, 9) Gunnar Neegaard, 10) Trygve Moe, 11) Jan I. Rosted, 12) Inge Fjeldstad, 13) Svein R. Wright, 14) Roberg Bay, 15) Jan Kolbjørnsen, 16) Fredrik Løfsgaard, 17) Erik Holter-Sørensen, 18) Svein Heglund, 19) Baard Freberg, 20) Iain Galston, 21) Vilhelm Sten Edwardsen, 22) Steinar Hexeberg, 23) Nico-

lai Omejer, 24) Petter Giæver, 25) Karin Romen, 26) Magnus Christiansen, 27) Jan Holter-Sørensen, 28) Jon Brambani, 29) Ole Rydstrom, 30) Dagfinn Ragg, 31) Andreas Holo, 32) Anders Aavatsmark.

Bundefjordens Seilforening Kretsmesterskapet (12 deltagere)

1) Kristian Hansen, 2) Fredrik Løfsgaard, 3) Svein R. Wright, 3) Halvor Svendsen, 5) Trygve Moe, 6) Knut Solberg, 7) Magne Fagerhol, 8) Jan Kolbjørnsen, 9) Lise Ferner, 10) Magnus Christensen, 11) Gunnar Neegaard, 12) Karin Romen.

Vestfjordens Seilforening Storebrand Cup (13 deltagere)

1) Svein R. Wright, 2) Magne Fagerhol, 3) Fredrik Løfsgaard, 4) Gunnar Neegaard, 5) Erik Holter-Sørensen, 6) Vilhelm Sten Edwardsen, 6) Karin Romen, 8) Trygve Moe, 8) Magnus Christiansen, 8) Magne Christensen, 8) Lise Ferner, 11) Jon Brambani, 12) Halvor Svendsen, 13) Knut Solberg.

Oslo Seilforening Høstregatta (11 deltagere)

1) Magne Fagerhol, 2) Trygve Moe, 3) Jan Kolbjørnsen, 4) Gunnar Neegaard, 5) Svein R. Wright, 6) Karin Romen, 7) Knut Rosted, 8) Dagfinn Ragg, 9) Fredrik Løfsgaard, 10) Vilhelm Sten Edwardsen, 11) Magnus Christiansen.

Vandrepremier

Dameseilassen – Halvmodell: Astri Wright.

Norgemesterskapet – Halvmodell: Mikael Henriksson.

IF-Serien – Halvmodell: Svein R. Writht.

Kretsmesterskapet – Tangenflupokalen: Kristian Hansen.

KNS regattaer – Hukpokalen: Svein R. Wright.

IF-ranking Østlandet: Kristian Hansen.

IF-Ranking Vestlandet: Johannes Flesland.

Vestland, Vestland!

Vi har ikke fått inn rankingresultater fra Vestlandet (Bergen) i år. Begrunnelsen er for liten regatta interesse.

Hva er galt med vestlendingene? Over 20 IF-båter befinner seg på et lite område rundt Bergen. Båteierne er en blanding av garvede regatta-seilere, turseilere og nybegynnere. De fleste er medlem av en seilfore-

ning (BSF) som har et av landets flotteste anlegg med regattabanen rett utenfor havnen. Rundt Bergen finnes en fantastisk skjærgård. Vind er det bestandig. Med andre ord, ideelle forhold. Bergenserne burde føle seg privilegert med alle godene. Men hva gjør de så med sine goder? Tydeligvis ingen ting. Å cie en IF-båt forplik-

ter. Vi har et rennomé som seilere å ta vare på og det gjør vi best ved å bruke båten aktivt.

Vestlendingene oppfordres til å tenke seg om og komme med forslag til hvordan de skal komme seg ut av en sidrompet tilværelse i sofakroken.

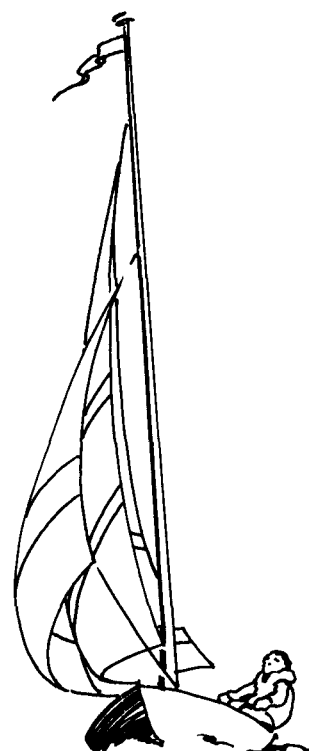
Svein R. Wright
N-75 Daksim

Ranking Østlandet

Plass	Båtnr.	Båtnavn	Rormann	Forening	Poeng
1	N- 35	Dukke Lise	Kristian Hansen	KNS	339
2	N- 75	Daksim	Svein R. Wright	KNS	319
3	N-167	Rhesus	Magne Fagerhol	KNS	294
4	N-112	Toy	Gunnar Neegaard	KNS	271
5	N- 5	Lazy Girl	Trygve Moe	KNS	268
6	N- 19	Sammy IV	Knut Solberg	KNS	260
7	N-117	Sala	Jan Chr. Jørgensen	Vestfj.	239
8	N- 39	Eline	Halvor Svendsen	Oslo	223
9	N- 30	Del Mar	Fredrik Løfsgaard	Vestfj.	221
10	N- 48	Guiseppe	Knut Erik Rosted	Rundefj.	175
11	N-160	Sol	Inge Fjeldstad	KNS	173
12	N-162	Organized Confusion	Jan Kolbjørnsen	Vestfj.	172
13	N-142	Karola	Vilh. Sten Edwardsen	Vestfj.	136
14	N-105	Manana III	Erik Holter-Sørensen	KNS	135
15	N-166	Martine	Inge B. Almeland	Bundefj.	134
16	N-153	Compromise	Trond Aasland	Vestfj.	126
17	N-128	Madeleine	Robert Bay	Frognerkilen	120
18	N- 13	Studielånet	Stefinar Hexeberg	Vestfj.	115
19	N-115	Wait'n See	Karin Romen	Vestfj.	107
20	N- 9	Aye-Aye	Magnus Christiansen	Vestfj.	103
21	N- 42	IF Only	Iain Galston	Vestfj.	102
22	N- 63	Patricia II	Svein Heglund	KNS	82
23	M-88	NN	Bård Freberg	Vestfj.	74
24	N-148	Yolanda	Petter Giæver	KNS	70
25	N-134	Supreme	Jan Holter-Sørensen	KNS	70
26	N- 96	Jobra	Jon Brambani	Vestfj.	62
27	N- 36	Nicoline	Nicolai Omejer	KNS	53
28	N- 59	Bezi	Dagfinn Ragg	Bærum	51
29	N- 69	Ninon	Andreas Holo	Vestfj.	34
30	N- 68	Nethanja	Lise Ferner	KNS	23
31	N- 34	NN	Gunner Birkeland	Bundefj.	17
32	N-149	NN	Anders Aavatsmark	KNS	10
33	N-151	Gulliver	Harald Skaset	Festfj.	10
34	N- 2	Sobril	Ole Rydstrøm	Vestfj.	3

Hvilke seil bruker de beste på rankingen?

N-36	Kristian Hansen	Albatross stor Albatross genua mellom/hård
N-75	Svein R. Wright	Albatross stor Albatross genua lett Albatross genua biradial mellom/hård
N-167	Magne Fagerhol	Gran stor Albatross stor Gran biradial genua
N-112	Gunnar Neegaard	Gran stor Gran biradial genua
N-5	Trygve Moe	Albatross stor Gran biradial genua
N-117	Jan Chr. Jørgensen	Gran stor Gran biradial genua
N-39	Halvor Svendsen	Bengt Johansson stor Albatross genua mellom/hård



Færder'n

Færder'n bare ordet får oss til å sjekke strekkfisker, sjakler, tauverk, tidevannstabeller og selvsagt, provianten. Det er helgen da alle landkrabber må i karantene – det er da man er Seiler. På brygga innerst i Holtekilen er det hektisk aktivitet, deltagere til mange klasser gjør seg klare, så også til den største av dem, IF-klas-sen. Som vanlig er det skipperne som har ankommet først og fått den tyngste jobben, hvorfor selvsagt også bare de får delta i provianttes-ten.

Fortøyningene kastes og ut Kilen i fin vind. N 162 fotograferes i riktig vinkel (forfra) ledsaget av nødvendige kommentarer fra et tent mann-skap. Hekken vår skal han få se i mange timer! Oyså i år er det mest moro å seile IF, vi er jo hele 35 båter som krysser startlinjen i frisk vind. Etter noen slag er vi oppe under Nesodlandet i godt sig, men au, der røk cunningham'en i genoan. Trond frem på dekket og de andre IF-ene raser forbi i tur og orden. Vi ser oss tilbake og mot en blygrå him-mel stormer er en armada av hvite seil sydover, her gjelder det å fintrimme vår vindglade farkost. I Drøbak-sundet er vi med i gjengen igjen, men det blir ingen tid til kulinariske utskei-elser før byen er passert og det lange sundet er påbegynnt. Sammen med over 1000 andre båter slår vi oss sydover, vi ser et mastebrekk, men har ikke tid til å legge merke til hvem det er. Her hoies "styrbord" uavbrutt og det forunderlige skjer, det ser ut til at alle kommer helskinnet gjennom det trange sundet.



N 162 på vei ut Holtekilen til start i Færder'n. Skippern i lo.

Vinden løyer og Filtvet skimtes i det fjerne, sherryen finnes frem, den varme maten med dertil hørende år-gangsvin (gastene kan det med vin) omgjøres i energi. Men, hvor er de andre båtene blitt av? Vi hadde de jo rundt oss ved Håøya og Drøbak...

Ved passeringen av Filtvet mister Steinar og Trond helt motet, hva har skippern stelt til nå? Kun en ting å gjøre, vi seiler mot "boka", opp mot Gullholmen og gastene beordres under dekk. Dette må innhentes. I nat-temørket er det ikke lett på flere na-tuiske mils avstand å sjeldne IF-ene fra de andre. Men når dagslyset sakte kryper over åsen, roes nervene, der – langt oppe under Bastøy ligger

de på rekke og rad – parkert, og vi seiler! Gutta purres. Alt fred og for-dregelighet igjen og nytt håp.

Vi sieger opp mot Mefjordbåen, de andre fortsatt et vakkert skue med Bastøy som bakgrunn, deilig. Vi run-der og begynner jakten på A-gjeng-en. Det nye rundningsmerket oppe under land syd for Åsgårdstrand, oversees av noen og reduserer an-tallet foranseilende. Vi leser numre-ne i seilene, først med kikkert – så uten. 3–4 båter går påny opp mot Bastøy og andre klorer seg nordover mellom fjæresteinene, noen sågar oppå disse! Vi øyner ytterligere avansering, for langs Bastøy er det da vel ikke vind? Men strømmen fra Drammensfjorden er sterk og brem-ser oss, som ikke har vært tøffe nok til å gå langt nok inn. Så med ett, Hortensfergen, aldri har den vært så stor og hatt et likt vindfang. Hel-stopp. Vi kikket på millinjen i nesten 2 timer før vi endelig drev over.

Slitne naturligvis, men deilig å se at det etterhvert ble en rekke gamle kjente som gikk over mål etter oss. Vi satte på Hortens radioen, men i all verden, hørte jeg i stereo – det var da Trond og Steinar! De luringene har blitt intervjuet på Sjøfartsmuseet før regattaen, de sendte hilsner i øst og vest og forklarte at målet var å bli blandt de 10 beste, og det var vi. Stor stemning ombord igjen. Ytterli-gare et hakk opp da N 162 litt senere gikk over mål – det var det ikke kring-kastede målet for gutta.

Har noen sett 2 sterke unge menn soven på vei mot køya? Jag har.

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

Nu har jag bestämt mig. Under hela sommaren har jag kastat blickar, fylla av avund, på Gunnar Wahlbergs nylackade, glänsande Matilda IF 582.

Min egen båt Karibet har vid jämförelse kommit i mycket dålig dager. Båten "måste" målas om och för att inte latmasken skall ta överhand har jag börjat demontera alla beslag, luckor mm och nu finns ingen återvändo längre. Sedan är det bara att konstatera att det osannolika är sannolikt – till och med verkligt.

Två fantastiska somrar i rad trodde jag inte att jag skulle få uppleva. Kanske blir det en tredje – den som lever får se!

Tidig lagkapp

Sommaren började för egen del ovanligt tidigt med deltagande i lagkappsegling i Göteborg, Långedrag, i början av maj.

Göteborgsseglarna bjöd på utmärkta arrangemang både till sjöss och på land. Att de sedan var ofina och vann lagseglingen och förpassade oss BIF-seglare till en andra plats är en helt annan historia.

Jag hoppas alla BIF-seglare numera känner till att BIF-rankingen ligger till grund för uttagning till lagkappseglingen. Kappsegla därför flitigt och försök att kvalificera er. Jag garanterar att ni får vara med på något som är både roligt och spännande.

Att kappseglande och vackert väder på intet sätt hör ihop är bara att konstatera. Deltagandet har varit dåligt på våra regattor. IF-klass finns väl i vår region bara kvar i Örnsköldsvik och i Härnösand – eller har jag fel?

Carlsson dominant

Har det varit dåligt med kvantitet så

har det i alla fall varit bättre när det gäller kvalitet. Tag Anders Karlssons SM-seger på Utö som är ett glädjämne. Att sedan Dick Westman och Stefan Düner med besättning placerade sig som 10:e resp 14:e båt gör inte saken sämre.

För övrigt har lag Anders Karlsson helt dominerat de seglingar som gått av stapeln i Örnsköldsvik och på Ulvön.

Örnsköldsviksseglarna har det egentligen väl förspänt – två svenska mästare i IF att slå! (Ni har väl inte glömt Gunnar Harjus SM-seger?)

Segelsäsongen avslutades med Match Race 9–10 sept i Härnösand, där yngste deltagande lag, Stefan Düner, segrade efter spännande final. Mer att läsa om dessa seglingar återfinns i separat artikel.

Jag hoppas vi ses till årsmötet!

Christer Westman
IF 709

Matchracing

Bottenhavets IF-seglare har i race den 9-10 sept korat matchmästare för 1989. Arrangör för året var Härnösand som också ställde fyra likvärdigt utrustade IF-båtar till förfogande efter lottning.

11 besättningar från Mellannorrland var anmälda, sju kom till sammanlagt 20-talet starter alla mot alla under lördag och söndag. För att snabba upp bytena och minimera materialriskerna seglades båtarna med enbart store och genua och tvåmannabesättningar.

Strålande väder

Tävlingen gynnades av sol, värme och relativt jämna vindar. På bryggan serverades stående kaffe dagarna igenom. Och de bästa förutsättningar att kommentera varje uppgörelse på de enkla, korta tvåvarvsbanorna.

Efter första dagens seglingar framstod gamle räven Dick Westman, Örnsköldsvik som klar favorit med seger i varje race. Under söndagen seglade dock Dick Brändström,

Umeå, och Stefan Düner, Örnsköldsvik, upp sig alltmer. Tre rorsmän stod därför på samma poäng efter 21 starter.

Omsegling avgjorde

En sista segling med tre lottade båtar avslutade därför dagarna. Düner tog starten och lyckades behålla ledningen genom hela seglingen. Men det satt hårt åt! Vid ingången till rundningen för andra varvet låg alla båtarna i bredd med Düner på innerplats. I mål, efter olika vägval på sista länsen, ledde fortfarande Düner med Westman på andra och Brändström på tredje plats.

Tävlingen ingår i den sk BIF-rankingen. Den gav särskilt Düner och Westman några goda poäng för att jämna ut mot årets svenska IF-mästare Anders Carlsson. Han skulle just den här helgen segla i matchracing mot andra klassers svenska mästare i Stockholm. Med Express!

Bengt Peterson, 2346



*Racingmästaren
Stefan Düner*



*Ovan: Fyra "snyggisar" med "flyt",
IF så klart!*

*T h: Härnösandsprofiler med seg-
ling i skallen.*



OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

OIF-seglarna har förberett sig som aldrig förr inför säsongen. Under vintern har 23 IF-seglare inkl gästar gått på Lage Larssons uppskattade väderkurs omfattande sju kvällar. En helg i maj anordnades ett träningsläger vid Ropsten med Olof Björland. Åtta båtar deltog och fick sig en rejäl duvning i teori och praktik. Både väderkurs och seglingsläger stöddes genom betydande bidrag från OIF. Härutöver har under våren anordnats två teorikvällar med Stefan Winberg och Alf Engkvist.

Kappseglingssäsongen dominerades givetvis av SM på Utö. Delta garantalet på Lidingö Runt har åter börjat stiga. Genom att vi nu startar bland de sista klasserna slipper vi trängseln före start och seglingen är betydligt mera avstressande än tidigare. Gäddisregattan lockade inte tillräckligt med båtar totalt och fick tyvärr inställas. Vikingaregattan däremot hade samlat närmare 200 båtar i olika klasser, men så var anmälningsavgiften beskedliga 2 kronor. I priset ingick dock bara vind ena dagen. Då genomfördes två kör, så vårt

DM kunde bli giltigt.

Tangerat SM-rekord

I SM startade hela 25 båtar från OIF, varav 13 från Stockholmsområdet, 5 från Uppsala, 6 från Oxelösund med omnejd samt 1 från Storsjön i Sandviken. Totalt startade 42 båtar, vilket tangerar SM-rekordet under 1980-talet. Ändå fanns en lånebåt över och om inte akut gastbrist rått hade det säkert blivit några båtar till.

Efter SM har deltagandet stagnerat, vilket brukar vara ett vanligt fenomen. Höstsäsongen har dock varit bekymmersam för de flesta klassförbunden vad gäller deltagandet. Splittringen på olika tävlingar är stor och många föredrar LYS-seglingar i form av klubb- eller företagskör i stället. Vid Höstrasta drabbades arrangörsklubben och vi av att grannklubbarna samma helg ordnade egna klubbmästerskap. Detta gör att man börjar fundera på om det är någon idé att ordna IF-seglingar på Mälaren på hösten. OIF-mästerskapen bestod av en båt från Saltsjön,

en från Mälaren och en från Uppsala. Genom att alla fick var sin 1:a, 2:a och 3:e plats blev enligt de nya kappseglingsreglerna alla segrare. Så nu vet vi inte hur vi skall göra med vandringspriset.

Resultat från Stockholmsserien och ingående ragattor redovisas nedan.

Stockholm IF Ranking

	Poäng
1. Rune Lagerqvist, IF 1825	39
2. Bengt Linnman, IF 385	25
2. Lars Frisk, IF 1302	22
4. Anders Fostesson, IF 1696	22
5. Lars-Göran Ericsson, IF 3468	20
6. Christer Johansson, IF 1792	16
7. Hans-Åke Wide, IF 1854	13
8. Pontus Rosberg, IF 3352	12
9. Tommy Ederyd, IF 1856	12
10. Gunnar Åkerman, IF 933	8
11. Lars Göran Mattsson, IF 3265	7
12. Claes Hammarling, IF 3061	6
13. Göran Haglund, IF 2966	6
14. Tomas Lorge, IF 185	4
15. Hans Östlund, IF 624	3
16. Bertil Carlsén, IF 3210	2
17. Lars Andersson, IF 913	1

OIF tackar arrangörsklubb och sponsorer vid IF-SM på Utö

OIF har i år haft nöjet att vara värd för IF-SM. Vi valde att ge Hanninge Jolle-seglare i uppdrag att stå för arrangemangen. De är kända för att göra perfekta arrangemang och klubben motsvarade de högt ställda förväntningarna. Starterna gick varje dag på sekunden på utsatt tid och IF-seglarna hjälpte till med disciplinerade starter. Inte en allmän omstart eller ens tjuvstart på hela SM:et. En dag blev det lite vindkarusell så att banan fick läggas om, i övrigt låg banorna helt rätt. Dessutom hade de olika kören varierande vindar, så alla fick sina idealväder och tvärtom. Med andra ord sportslig rättvisa i allra högsta grad. Vi tackar HJS för väl genomförda arrangemang och det gemyt som ni skapade runt tävlingarna.

Mysingen svårseglad

Sedan är det en helt annan sak att vi Stockholmsseglare hade svårt att hävda oss. Svårseglade Mysingen är

definitivt inget hemmavatten för de flesta av oss. Men detta framgår ju av resultatlistan och kan intygas av tappade taster mfl. Det vi fortfarande grubblar över är varför våra införskaffade vindkartor från tidigare SM, att det var Utölandet som gällde vid sydliga vindar, inte alls stämde. Har vinden tappat minnet?

HJS är en ideellt arbetande förening som försöker få ett litet överskott till sin ungdomsförening. Flera olympiaseglare och VM-seglare har börjat i HJS. OIF har därför försökt hjälpa till med priser. Rorsmanspriser och gastpriser utdelades till samtliga som kom till prisutdelningen, tror jag. Vidare fick de tolv bästa priser från HJS. Dessutom utdelades varje dag spikpris och ankare till första respektive sista båt i varje kör.

OIF vill tacka följande sponsorer som skänkt priser:

SKIL som skänkt åtta laddningsbara bormaskiner m m.

VIKING LINE som skänkte sex lyx-kryssningar till Helsingfors.

ERICSSON som skänkt ett stort antal priser.

FRETUS (Marieholms båttillbehör) som skänkt flera priser, bla ett vandringspris i form av halvskalemoddell på IF-båten att utdelas till den besättning som placerar sig bäst av debutanterna vid SM. Ett pris som således är omöjligt att försvara. Detta erövrades av Henrik Olsson, Mönsterås, IF 1811.

ALBATROSS SEGELMAKERI som skänkt ett presentkort med en grundplåt till nytt segel. Nästa år kommer Anders Ewert, IF 222, säkert med ny spinnaker.

Ytterligare en rad småpriser hade skänkts från olika företag. Vidare hjälpte oss Hanninge Turism och Hanninge Bostäder med tryckning av SM-dekalerna, ritade av vår Christer Johansson. Henric Blomé har som vanligt stått för fantastisk förplägnad ett par kvällar.

TACK ALLA!

Regattor

Lidingö runt (13)

1. Rune Lagerqvist
2. Pontus Rosberg
3. Anders Fostesson
4. Lars Frisk
5. Bengt Linnman
6. Gunnar Åkerman

Getfotsregattan (4)

1. Christer Johansson
2. Anders Fostesson

DM, Vikingaregattan (7)

1. Rune Lagerqvist
2. Christer Johansson
3. Anders Fostesson

Libertus Race (3)

1. Bengt Linnman

2. Rune Lagerqvist

ÅSS Öppna (5)

1. Lars-Göran Ericsson
2. Lars Frisk
3. Hans Wide

Höstrasta, Ostkustmästerskap (3)

1. Rune Lagerqvist
1. Lars-Göran Ericsson
1. Claes Hammarberg

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Tjörn runt 19/8 1989

Visst skulle vi segla med en tjejsättning eller Q för Qvinnlig som det kallas i Tjörn Runt-sammanhang!

Efter fattat beslut var det dags för träning. Bengt och undertecknad tränar spinnaker vid två tillfällen. Bengt sliter hårt på fördeck och blir en mästare på att gippa, även i 12 m/sek. När Annika väl kommer med ombord öser regnet ner och vinden lyser med sin frånvaro. Annika har ju inte seglat särskilt mycket, men vadå, vi har ju en hel dags segling runt Tjörn att träna på, eller?

Dags att lämna bryttan. På väg ut till start träffar vi Anders Lindgren i 2847 och önskar Lycka till! De tar mycket bättre höjd, det verkar ju oroväckande, men nu hinner vi knappast titta på riggen! Anders L tar starten. Snyggt gjort. Vi ligger inte långt efter, så det börjar ju rätt bra ändå.

Hård motsjö

Det är kryss nedför hela Hakefjorden. Skall vi gå nära Tjörn eller ute i rännan? Vi drar en rövare och går i rännan, fastän det blir längre väg,

och hoppas få strömmen med oss. Det får vi också, men även sjön emot oss. Det går ändå rätt hyfsat. Det blåser nu ca 10–12 m/sek något avtagande. När vi passerat Dyrön möter vi den riktiga sjön och nu verkar vi gå som tåget. Det här är kul. Vi seglar om flera IF:ar och även båtar som startat 20–30 minuter före oss. Vi har bestämt redan före start att gena vid Klädesholmen, så nu gäller det att läsa rätt i kortet. Då vi passerar en liten holme ropar en äldre gentleman att vi är 10:e båt (IF alltså). 30 IF kom till start. Det känns ju rätt bra med tanke på våra förutsättningar. Efter omhändertagande av sjösjuka är det så dags att sätta "blåsan". Vi tar nu några båtar, men måste också släppa några förbi oss (usch!). Det blir en jämn segling genom Kyrkesund och Stigsfjorden mot mål. Väl där smakar Wiskyn härligt. Det har tagit oss ganska precis 6 timmar att komma runt. Vi kommer in som 12:a slutligen bland IF:arna och 31:a i vår klass. Tack tjejer för en kämparsegling.

Christina, Bente och Annika
IF 2415

DM Göteborg–Halland

För andra året i rad arrangerade Sunneskärs båtsällskap DM för IF. Seglingarna gick på fina banor söder om fjordholmen den 2–3 augusti.

De växlande vindarna med vindvridningar upp till 90° medförde att endast tre delseglingar genomfördes. Efter en spännande kamp i sista delseglingen stod Anders Ewert med besättning i båt 222 som slutsegrare.

Resultat DM:

1. Anders Ewert
2. Bengt Anvenit
3. Mikael Henriksson
4. Ture Weimen
5. Tore Larsson
6. Fredrik Molander
7. Henrik Groop
8. Hans Wahlberg
9. Peter Johnsson

Utö 1989

Mamma, det ligger en katt i min säng!

Mitt i natten på Utö. Fönstret stod öppet och katten tyckte väl att det var skönare hos barnen än utomhus. Det var mitt i veckan och seglingarna hade kommit i gång. Men innan vi hade kommit dithän, hade vägen varit lång. Största problemet var nog att få tag i en båt. Anders hade jagat och ringt sig genom medlemsförteckningen, innan han fick napp. Men när vi väl fått kontakt möttes vi av idel välvilja. Heder och tack till Arne Weski. Efter en del trimmande och skruvande tyckte vi oss vara färdiga och även om vi seglade ojämnt, så visade ju några av våra resultat att vi fått ett gott trim på båten.

Cykelstig

Att hitta båten var ett äventyr. Vi startade alldeles för sent från Årsta.

Och bilens bensintank var nästan tom, för mätaren stod i botten redan då bilen parkerades efter färden från Göteborg. På bilkartan hittade vi ett tunt, rött streck förbi Åva mot Vissvass, där båten skulle hämtas. Det visade sig att det var en spärrad cykelstig. Tack vare att höskörden kommit igång, kunde vi dock leta oss fram på en annan väg, som inte ens fanns på vår bilkarta. Vi träffade ett par karlar som var i full färd att bärga hö, och blev anvisade en väg rakt genom ett par gårdar. Med hjärtat i halsgropen och ännu tommare tank kom vi dock fram till målet nästan i tid.

Efter genomgång och motorinstruktion, kunde vi sedan starta seglingen mot Utö. Till och med Anders, som är inbiten Väst kustbo, fick lov att erkänna att det var fint i Stockholms skärgård. Erkännandet kom medan vi strök förbi Dalarö Skans.

Hyrda cyklar

Medan vi tävlade och kunde njuta av mycket väl organiserade seglingar, hade familjerna det fint på ön. Det är en riktig sommarö, där de med hyrda cyklar kunde förflytta sig mellan baden. Ett helt nätverk av djungelstigar hann barnen att skapa i det höga gräset ovanför golfbanan. Eftersom vi inte hade fullt segelprogram alla dagar, blev det också tid över att ägna åt familjen, vilket kan vara nog så viktigt under en dyrbar semestervecka.

Tyvärr fick jag för egen del avsluta Utöveckan hastigt, och direkt efter sista seglingen packade jag ihop mina pinaler, varefter vi satte oss på första båt in till Årsta. Sedan körde vi direkt tillbaka till Göteborg.

Vi hade haft en fin vecka på Utö!

Sven Ljunglöf
Gäst om UF 222

VIF-cupen 1989

Årets VIF-cup var tänkt att innehålla åtta delseglingar, varav de sju bästa resultaten skulle kora segaren.

På grund av ett olyckligt missförstånd utgick dock Hjuviksregattan.

Största deltagarantalet i en enskild regatta hade GKSS Ahrenbergssregattan med tio båtar. Denna segling vanns av Anders Ewert i båt 222.

Efter sommarens under stundom hårda och täta kamper ute på banorna kunde slutsegaren kora. Ture Weimen med besättning vann med endast en poäng över tvåan Mikael Henriksson. Cupen avgjordes i Björlanda, då Ture seglade in på en tredjeplass och knep därmed totalsegern.

Inför nästa år hoppas vi på ett ökat deltagande, bland annat av alla besättningar som så ofta ses på LSS kvällsseglingar.

Per Osvalds

Resultat VIF-cupen

	Poäng
1. Ture Weimen	42
2. Mikael Henriksson	41
3. Anders Ewert	29
4. Tore Larsson	29
5. Claes-Henrik Möse	22
6. Fredrik Molander	22
7. Bengt Anvenius	12
8. Petter Alkhagen	9
9. Anders Lindgren	8
10. Per Olsson	7

Tisdagsseglingarna LSS

I skuggan av spektakulära satsningar som "the Card" och drakarnas "business class" blir det vanliga vardagliga arbetet med IF-klassen på västkusten inte så spännande. Men styrelsens idoga arbete att söka bredda och i viss mån förnygra IF-klassen börjar ge resultat.

Antalet medlemmar i VIF har stadigt ökat och ligger nu på samma nivå som 1979. 1989 har varit det bästa året under 1980-talet vad gäller antalet kappseglande båtar. Ett tjugotal IF-båtar har deltagit i LSS tisdagsseglingar under vår- och höstserien. Tretton seglingar har genomförts med i medeltal 10 startande båtar. Ture Weimen med gäst Lena och Per Osvalds har varit flitigast och duktigast.

Bengt Anvenius
S 1506

Lag-SM i Göteborg

Säsongen startade ovanligt tidigt för VIF i år. 4-5 maj arrangerade VIF lag-SM på Långedrag. Inbjudan till regionerna gick ut redan i februari, så alla hade möjlighet att formera bästa lag. I år utökade vi med ett lag från Oslo. Kalmar meddelade ett par dagar före tävlingen att de inte ställde upp, ett lyft jämfört med föregående år. Tävlingen genomfördes i fint väder med god vind på 8-10 m/sek. Alla mötte alla två gånger, inalles tjugo starter. Norrland, som vunnit alla SM sedan starten 1986, fick i år stryka på foten för hemmaseglarna från VIF. Norrmännen visade sig vara duktiga, de var ensamma om att klå göteborgarna. Lördagskvällen hade



Dick Westman, Harry Widmark och Stefan Düner glada välklädda kämpar från Norrland.

vi fest på LSS klubbhus. Hög stämning som alltid när IF-seglare träffas. Harry Widmark tackade arrangörerna med ett trevligt tal. Denna gången trodde Harry var den sista som han representerade Norrland, eftersom IF-en är såld och H-båten inköpt. Vi kommer att sakna dig Harry på tävlingsbanan.

1. Göteborg	7 segrar
2. Norrland	5 segrar
3. Oslo	4 segrar
4. Stockholm	2 segrar
5. Skåne	2 segrar

Bengt Anvenius
S 1506

H.M. Kongens Serieseilaser 1989

Denna prestigefyllda segling startade redan på 1910-talet. Kung Olav deltar själv som "funktionär" och prisutdelare. Ture Weimen och understecknad var inbjudna av Gunnar Neegaard, N112 Toy. Seglingarna går tre vardagskvällar i rad tredje veckan i augusti. Seglingen är den enda i IF-klassen som seglas med spinnaker under den norska säsongen. Start och mål är utanför Dronningen mitt i Oslo centrum. Oslofjorden visade sig vara ett svårseglat

vatten. Till skillnad från vår västkust måste man hålla reda på tidvattnet, en överraskning för oss som tycker segling är nog komplicerat ändå.

Seglingarna avslutades på KNS med "en lille en" och prisutdelning samt tal till seglarna av Kung Olav. Vi hoppas kunna återgälda den stora gästfriheten som mötte oss i Oslo vid tex SM i Lysekil 1990.

Bengt Anvenius
S 1506



Norsk "funktionärsbåt"

Norgemästerskapet 1989

I slutet av juli ringde Mikael Henriksen upp mig och frågade om jag ville vara med och segla om Norgemästerskapet. Jag tackade ja och iväg bar det på fredag morgon 07.00 den 10 augusti. Efter fem timmars färd anlände vi till Byglåya i Oslo och klev ombord i Finn Torstenssons IF. Klockan 17.00 skulle första seglingen gå av stapeln.

Vi hade en trevlig seglats ut till Gäsöya, där seglingarna skulle vara. Vi var ute i god tid, så vi seglade i lä av Gäsöya till en boj för att skrubba rent botten.

Vi hade knappt lagt tampen i bojögglan, förrän vi såg en "gubbe" spurt ner för en slänt, slänga sig i aktersnurrar och satte kurs rakt på oss. Vår första tanke var: Han kör iväg oss – här är privat. Men döm om vår förvåning när Knut Solberg satt i båten (vi hade träffat honom på lagseglingen i våras) och önskade oss välkomna och hjälpte till med att putsa botten. Jag undrade var alla båtar höll hus, men Mikael svarade bara "de kommer".

"Pop corn"-båtar

Jag förstår nu varför alla norska Iffar har aktersnurrar. De puttrar ut från små vikar, kör upp till startlinjen, hivar in sina motorer, sätter sina segel och kappseglar iväg. Jag gav dem

namnet "pop corn"-båtar. Först ingenting, sedan alla på en gång.

Strulet börjar

Seglingen gick bra, men sedan började en del vimsande. Knut S hade sagt att vi skulle få logi i klubbstugan på Vallholmen, så vi seglade dit. Det började regna och blev mörkare. Där var låst och tillbommat och blöta var vi. Modet sjönk. Vi ville inte sova i dygnsura båten med packning och allt. Vi drog igång motorn och stävade in mot Snarøykilen och försökte angöra. Där var det faktiskt bara privat.

Jag hoppade i land för att "reka", blev hänvisad till ett klubbhus på andra sidan halvön. Sprang 1,5–2 km i oljeställ, flytväst och stövlar för att till sist finna detta magnifika klubbhus där Jorun basade. Jorun med mamma blev litet förvånade när jag påstod att inte en själ fanns ute på Vassholmen. Två eller tre besättningar till skulle ha sovplats därute. Hon "fixade" i alla fall iväg två man som skulle låsa upp på Vassholmen. Heders åt en sådan jente! Sprang tillbaka till Mikael som väntade i regnet och vi stävade tillbaka till ön. Skönt **ibland** att det finns motor. Där tog vi de sista mackorna och gick till kojs.

Vilken service

Nästa morgon blev vi väckta av Jo-

run och Anne. En sådan morgon! Vädret strålade och Jorun spörte att frukosten var serverad. Inte nog med det. De fixade mackor också för seglingarna. En sådan service. Jag har aldrig varit med om maken. Likadant på söndagen. Men då hade Jorun hunnit med att ordna räkfest på lördagen också och dessutom tittat på seglingarna. Arrangörerna hade mycket att stå i, men gjorde det med bravur. Speciellt vill vi framföra vårt tack till Jorun och Anne för alla mackor de gjorde.

På lördagskvällen fick vi rejser så mycket vi hade lyst till. Det var mumsigt. Men vi gick och lade oss tidigt för vi hade "vittring"!

Seglingarna på söndagen gick oss väl i händer, så plötsligt stod vi där – som NORSKA MÅSTARE! Kors! Men vi **hade** flyt. Men jag vill framhålla att detta var en norsk lagseger. Först Knut som hjälpte oss att tvätta botten, så Jorun och Anne från Vestfjordens Seilforening som verkligen tog hand om oss, Sven Wright för inbjudan och sist, men inte minst, Finn Torstensson som lånade ut båten.

Tack skall ni ha allihopa och vi hoppas att vi kan komma upp nästa år och försvara titeln. Den är guld värd.

Hej och tack!

Anders Ewert, 222
Mikael Henriksson, 2377



Välkommen till Lysekil

Lysekils SS arrangerar öppet SM för IF-båtar 30 juni–3 juli 1990. Vi hopas på ett stort startfält med flera utländska deltagare, inte minst från Norge. Vi kan lova fina banor på öppet vatten, eller inomskärs på Gullmarsfjorden om "Sjöberg" är för svår. Med dess läge mitt i Bohuslän, nära till det öppna havet och samtidigt tillgång till en skyddad skärgård med Sveriges djupaste fjord, har Lysekil i alla tider varit förbundet med havet. Många av de bästa utsiktspunkterna på öarna och vid kusten har bronsåldersrösen, som var både gravar och sjömärken och som tillsammans med hällristningar med skeppsmotiv vittnar om ett sjöfarande folk. Fiske, sjöfart och den rosa graniten och därmed förbunden verksamhet har varit huvudnäringar. I dag har Lysekils kommun ca 15 000



invånare och är Sveriges marina centrum vad gäller havsforskning och industri.

Även om det i första hand är för att segla SM du kommer till Lysekil nästa sommar, så vore det synd om du inte samtidigt tog med Dig familjen och vek någon semestervecka på den kanske vackraste delen av västkusten. Du har även möjlighet att delta på Marstrandsregattan, vil-

ken börjar någon dag efter SM är avslarat.

I anslutning till hamnområdet i Lysekil, har vi förhandsbokat lägenheter med fyra bäddar och kokmöjligheter. Du måste dock själv, så tidigt som möjligt för bekräftelse, skriva eller ringa till Lysekils Turist & Rese-service, Stora torget, 45300 Hovås. Tel 031-28034.

Mikael Henriksson



SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBB

Seglingssäsongen 1989 har bjudit på många fina seglingar i ett otroligt fint väder.

Glädjande har också varit att ban-kappseglingarna fått nytt liv i Sundet genom KAS arrangemang i Svane-möllan. Den första seglingen var vår-seglingen och avgjordes den 20–21 maj. 14 danska och 5 svenska båtar deltog. Kappseglingen började nästan redan på fredagen den 19 när vi seglade till Köpenhamn. Jag och Peter i 1406 och Bengt Gusse och Ulf i 180 tampades i en fin spinnakersegling de 18 distansen till Svanemöllan. Hamnen är lätt att hitta för den ligger granne med Tuborg som har en grön jätte-Tuborg som fyr. Framme i hamnen blev det trevligt seglingssnack och handbajer tillsammans med danskarna. Senare på kvällen anlände förstegasten Helen så också vi blev fulltaliga.

Dimma och vinstilla

Lördag morgon dimma och ingen vind men i väntan på klarsignal tömde vi båtarna på motorer, bensindunkar, sovsäckar och annat som kan undvaras på kappseglingen. Solen bröt fram och vinden kom så det drog ihop sig till första start. Banan som skulle seglas var en vanlig olympiabana som lades utanför Skovshoved.

Förutom tidigare nämnda svenskar deltog Dietmar med 707 Marek i 829 och familjen Rask med 2317.

Första kryssen hade vi bestämt oss för att gå styrbord in mot land för att ev höjda och få mer vind. Starten blev hyfsad och vi kom in till land och slog babord och fick syn på en boj, men vi trodde inte att vi redan var vid rätt boj och i synnerhet inte först. Men det var rätt boj. Vår orutin på bansegling kostade oss dock två placeringar innan vi rundade. På resten av banan slapp ytterligare två danskar före oss, så vi blev femma, vilket var över förväntan i det getingboet. Den andra seglingen blev den första lik, vi hittade rätt bojar men släppte några placeringar på att vi fick göra 720° sväng på grund av slarv. I den seglingen lyckades Bengt bäst av di svenske genom en fjärde plats.

Kvällen bjöd på gemyt i klubbhuset och naturligtvis mängder av seglingssnack. Men natten blev inte riktigt lugn förrän Bengt klockan fem på morgonen lyckades få stopp på roddklubbens disco.

Tredje plats

Någorlunda utvilade kom vi ut till start kl 10. Efter att ha drivit omkring och studerat den danska 12:an i stiltjen fram till halv två så behagade vin-

den äntligen infinna sig. Vi prickade någorlunda rätt på vindskiftena och kunde under vårt stora jubel ta oss i mål på en tredje plats. Totalt blev vi fyra efter D 69 Preben Lerche, D 263 Björn Klepch och ettan D 276 Börge Spohr. Marek 12:a, Rask 13:e, Dietmar 17. De två sistnämnda startade inte i sista seglingen.

Övriga inrapporterade resultat i regionen:

Gordon Gin Cup, 16 IF:ar

3. 1406 Lundblad
8. 180 Friberg

Saltholm runt, 8 IF:ar

1. 1629 Roth
2. 2317 Rask

Höstsegling Svanemöllan, 21 IF:ar

4. 1629 Roth
7. 1406 Lundblad
8. 180 Friberg
11. 829 Janiec

Även i handikappsegling enligt LYS kan det gå bra, vilket Friberg bevisade i Örekatten där han blev 6:a bland 60-talet båtar.

En annan prestation väl värd att nämna stod också Bengt Friberg för genom att segla 1000 distansmil för att delta i SM. Att sedan hamna så högt i resultatlistan blev pricken över i.

Göran Lundblad

IF-SM Utö-89

Utö SM blev vårt andra IF-SM. Fru Fortuna stod oss bi och vi slutade på 3:e plats. Till 4:e plats skilde endast 0,3 pl och till 7:e 4 pl.

Tidigt igång

"Vintern" 88/89 blev snö- och isfri i mellansverige – till leda för oss som ville åka Vasalaoppet. Man skulle bli i Ö-vik, fina vintrar och många IF:ar!

Det positiva blev i alla fall att vi sjösatte båten redan 12 april. (Egentligen hade vi aldrig behövt ta upp den.) Träningen startade direkt och jag och Torbjörn försökte komma ut 2 ggr/vecka. Den 3:e besättningsmedlemmen Clas, är bosatt i Göteborg. Han kom hem till Karlstad tre helger före SM och då körde vi hårt lördag-söndag.

Sponsorhjälp

Till årets säsong har SSF antagit en försöksregel vilken möjliggör reklam på skrov, segel och kläder. Vi såg vår chans att få IF:en till Utö på lastbil och tog kontakt med byggföretaget NCC (tidigare ABV och JCC). De hjälpte välvilligt till med transport i båda riktningarna. På så vis slapp vi att gå Göta kanal och passera 57! slussar. Ett helvete som vi provat en gång tidigare och då svor på att aldrig göra om. Det "diket" är till för motorbåtar och seglare som helst vill slippa segla och sitta och lysna till en ettrigt knattrande motor i en vecka.

Att lyfta i en IF i Östersjön visade sig inte alldeles enkelt. Kontaktmannen för sjösättning ordnade en i- och urluftning för 600:- per lyft! Tankarna gick osökt till Peter Nilsson i Kalmar. Han lade i vår IF till SM-86 kl 03.00 på natten gratis! och undrade i samma veva om vi inte skulle ta och mas-ta på när vi ändå var igång.

Det lät inte alls lockande det där



med 600:- per lyft. Jag tog kontakt med Rune Lagerqvist, som efter en del jobb ordnade rimliga lägnings-möjligheter – ett stort tack för hjälpen.

S.O.S

Måndagen den 26 juni lyfte vi i IF:en vid OK-marina, Dalarö, kopplade vanten och drog upp masten med hjälp av spinnfallet. Vilken härlig båt alla vi IF-seglare har! Allt väl utom en liten detalj. Vi visste inte var på Dalarö vi befann oss och hittade ingen annan utväg än att ta sjökortet i handen och gå till närmaste båt och fråga. På bred värländska undrade vi:

–Duu, vår ävvi? "08:an" pekade i sjökortet, muttrade något om en film som visst hette S.O.S. och satte hög fart på sin motorbåt ut ur hamnen.

Brisen var fin och vi kryssade över till Utö. Därifrån tog vi Vaxholmsbåten över till fastlandet och bil vidare till Muskö, där vi tillsammans med marinen hade vår bas.

IF blir färja

Vår mening var att ta färjan från fastlandet till Utö på morgnarna och hem igen på kvällarna. Nu passade inte alls turerna, utan vi blev tvungna att varje dag segla mellan Muskö och Utö. Ibland bedrar snålheten (vi bodde gratis på Muskö) visheten. Många fina timmar av seglaremenskap på Utö missade vi pga detta. Man lär av misstagen. Hur som helst, nu satt vi där vi satt. Var på Muskö skulle vi lägga båten?

Grannens brygga

–Grannens brygga ser fin ut. Vi frågar honom!

–Jodå, det går bra, bara inte vinden vänder och det blir nordligt. Sjön kan gå krabb nedanför berget då.

Nöjda kröp vi till sängs med båten alldeles nära. Kl 03.30 vaknade jag och kände på mig att allt inte var OK. Vinden hade mycket riktigt vänt och det blåste nord. Snabbt banade jag mig halvnaken och barfota ner till båten. IF:en låg gungande mellan bojen och den lilla bryggan. Jag lade ett aktersprång till berget och gick och lade mig. Kl 07.00 vaknade jag igen och kollade åter båten. Det blåste värre nu och akterlinan i bojen hade gnagts av i öglan. IF:en låg med sina dryga två ton och tuggade i bryggan som en haj. Aktersprånget till berget hade räddat båten från klipporna. Snabbt fick jag den intill den lilla bryggan och förtöjde tvärskepps. Återigen gick jag och lade mig.

Torbjörn kom först ner till båten på morgonen. Samtidigt kom en av marinens båtar tätt förbi bryggan i hög fart. Den rev upp meterhöga svallvågor. IF:en gungade våldsamt, dök ner med relingen under bryggan och bände sig kraftigt upp igen. En kaskad av bräder regnade genom luften. Torbjörn lyckades med möda rädda båten från berget.

Kvällen ägnades åt träslöjd och vi konstaterade att vi nog hade betyg två i slöjd – tillsammans. Grannen godtog efter stor tvekan resultatet och vi uppsökte fortsättningsvis en riktig hamn.

Det gick till slut riktigt bra att transporter sig ut till banan från Muskö-hållet. Varje morgon fick vi fin uppvärming och fick bra bild av hur det blåste över hela Mysingefjärden.

Minnesbilder från tävlingarna

Hanrigge Jolleseglare lade bra banor, och eftersom vindarna växlade från mycket lätt till kuling skipades sportslig rättvisa. Anders Carlsson, Ö-vik, var en mycket värdig mästare. Garneys från Kalmar lika klara tvåor. Sedan var det som nämnts rena getingboet, där vi hade maxflyt och hamnade "först i klungan".

Tre situationer har etsat sig fast på näthinnan. Först och främst match-racing-avslutningen om segern i sista delseglingen mot 1951 Eskil Sundström. Vi slog som vettvillingar strax före mål för att försöka få Eskil ur balans och ta spiken. Han var dock kylig och förivrade sig inte, utan väntade lugnt ut oss och höll säkert undan i mål.

Det andra var en otäck rundning där vi slog snävt mellan 1664 Westman och bojen. Vi började utan fart att driva med strömmen mot bojen, men lyckades på något märkligt sätt orna oss runt, 1/2 dm till godo, PUH!

Det tredje var en kraftig spinnakerpendling i hård vind. Båten pendlade våldsamt mot lovert. Stövlarna vattenfylldes på spinnakergasten och vattnet gick ända upp till mastfoten. När returpendeln kom doppade vi halva storbommen i vattnet. Sitt i brunnen och kör spinn i mycket hårt väder!

Vi som var med på Utö fick uppleva fina seglingar, disciplinerade seglare (alla starter kom iväg på första försöket, inte en allmän omstart!), och en härlig stämning. Nästa år ses vi i Lysekil på Sveriges framsida!

Stefan Asker
IF 1940

Mästarens syn på SM Utö 1989

Efter en bilfärd på 60 mil var vi framme vid färjeläget, där färjan skulle föra oss över till Utö och vår lånade IF-båt. Båten hade lånats av Per Hårding från Oxelösund och Mönsterås-gänget såg till att den blev uppseglad till Utö.

När vi kommer fram till Utö sammanstrålar vi med de övriga Ö-viksbesättningarna som seglat ner båtarna plus att Douglas Düner, vår coach, ställt sin Omega 34 till förfogande, nedlastad med massor av reservgrejor och dylikt. Skämtsamt inflikar "Dogge": "Se till att knyta igen säcken nu grabbar, för det är er sista chans." Han har nämligen sonen Stefan med i startfältet för första gången och han är på stark fram-marsch. Efter fyra timmars idogt arbete kunde vi på måndagskvällen segla ut på fjärden för att bekanta oss med de vatten vi skulle kämpa på. Hela tisdagen fick vi också på oss att trimma båten. Efter att båtarna hade blivit inmätta var det så dags att inviga tävlingarna. På grund av fjärdens storlek seglade vi fyra kryssar, tre länsar och två slörar.

Onsdag: Inför första seglingen var vinden måttlig S.O. Vi gjorde en hyfsad start strax nedom mitten av startlinjen. Vi fortsatte för styrbords halsar, men upptäckte ganska snart att båtarna som gick ut för babords halsar tjänade mycket på det. Vi rundade som 5:a. Inför andra kryssen låg vi 4:a där vägvalet var klart, gå ut för babords halsar i fri vind. 3:a efter andra kryssen och 2:a efter tredje kryssen. Inför rundningen av sista kryssmärket lyckades vi smita förbi Garneys i lovart. Sedan seglade Garneys åt vänster på banan så att de tappade 2:a platsen. Den belades av en mycket duktig seglare på fram-marsch, Henrik Olsson. Själva fick vi målskottet. Inför andra seglingen var vår taktik att komma ut på banans högra sida. Starta uppe vid lovarts märke var vad som gällde. Det blev



Efter första dagen, iklädd ledartröja och kanin på akterstaget. Ett roligt inslag av stockholmarna.

en katastrof! Vi lyckades komma iväg i andra led i starten. Vi slog ut för babords halsar så fort vi kunde. Vid kryssmärket var vi 9:a. Vi lyckades segla upp oss till 2:a plats där Garneys bara bevakade oss in i mål.

Andra dagen tredje seglingen: Vind 12 m/sek, byar upp till 17 m/sek. Vi får en fin start, men båtfarten är inte riktigt på topp. Genuafallet har rappat lite. De flesta seglar ut för styrbord, vilket gör att vi får sjölä. Vi rundar som 3:a strax efter Garneys och Jan Carlsson. Spinnakersättningen gick mycket bra, så vi tog Garney på en gång. Sedan höll vi dessa placeringar in i mål. Noterbart var att varken Janne C. eller Garney körde spinn på länsarna. Vi körde spinn, men förlorade på det pga att vi skar lite på länsen. Båtarna höll maxfart med genuan.

Tredje dagen fjärde seglingen: Vind omkring syd 1-3 m/sek. Vi håller uppsikt på Garney inför starten. De har missbedömt den svaga vinden och hinner ej fram till lämärket, där det är fördel att starta. Vi får en pangstart i lä. Efter 15 min vrider vinden emot oss, så vi stagvänder och håller lätt upp till kryssmärket där vi rundar som första båt. Sedan behåller vi den ledningen in i mål.

Femte seglingen: Nu gällde det att

hörsamma coachen: knyt igen säcken. 5:a efter första kryssen, 4:a efter första slören. Ner mot andra slörmärket leder Bengt Karlsson, Mönsterås. Bengt faller av lite för tidigt, kommer under Stefan Asker, Karlstad, då ser vi chans och glider förbi Bengt. Vid rundningen måste vi lämna plats för två andra båtar. De lovar upp mycket häftigt i den lätta vinden och blir nästan stillastående. Vi glider förbi i lä och tar ledningen, som vi behåller in i målet. SM-guldet är säkrat och vi, Christer Sellin, Håkan Eriksson och Anders Carlsson är mycket lyckliga.

Ett stort tack till arrangörerna.

Swedish Match Cup

Som representant för IF-båtar blev vi inbjudna till årets SM i matchracing. Alla kölbåtsklasser med SM-status fick skicka en representant. 24 st besättningar i Expressbåtar hade mött upp till kamp på Riddarfjärden där vi blev indelade i fyra grupper. I vår grupp hade vi Peter Norlin, Peter Sundelin, en finsk H-båtsbesättning, Rival 22 och Smaragd-gänget. Två besättningar gick vidare till semifinal. Det blev Norlin och H-båtsbesättningen. Själva blev vi tre i gruppen. I final blev det till slut Norlin mot 470-besättningen, som 470 vann med 2-0 i en serie av tre seglingar. I kvalificeringsserien startades 60 matcher, vilka avverkades från 10.00 på morgonen till 16.00 på eftermiddagen. Eftersom vi inte seglar matchracing så ofta var vi ett lätt byte för dem som tidigare seglat denna form av segling. Men efter att ha studerat semifinalerna och finalen har vi kommit underfund om vilka fel vi gjorde i förlustmatcherna. Jag rekommenderar er att försöka köra en serie mot andra IF-båtar för att få pröva denna form av segling.

**Anders, Håkan, Krister
S-1724**



Tredje spiken, SM-guldet är klart.



Vilken känsla, "äntligen"! Eftersom SM-mästarna vet vad som kommer att ske, är klädseln inte kostym.

SM ur uppsalaperspektiv

För ungefär 10 år sedan gjorde seglare från Uppsala fina resultat vid IF-SM. De som varit med i klassen länge minns säkert Jan Andersson, Börje Fritjofsson, Ragnar Frändestam och Sten Bertze. Även Stig Jansson och Christer Wallsten, som är kvar i IF, återfanns vid något tillfälle högt på prislistan.

Åren före årets SM var ingen båt från Uppsala med. Vi visste alltså inte så noga hur vi skulle hävda oss i konkurrensen med utsocknes. Gan-

ska dåligt, visade det sig. Vid närmare eftertanke är det inte att förvåna sig över. Vi har seglat för lite – speciellt entyp. När Uppsala hade ett starkt lag träningsseglade IF-arna flitigt, minns jag.

Breda toppen i Kalmarsund

Av årets prislista framgår tydligt att den breda toppen finns i Kalmarsund. Av bryggsnacket förstod jag att IF-arna där kappseglar mycket.

Man måste nog segla entyp för att hitta det rätta trimmet och öva taktik. I lys blir det inte samma sak, eftersom båtarna har så olika prestanda.

I Uppsala solar vi oss nu i glansen av Henrik Blomé, som fick in en OIF-båt bland de 10 bästa, men arbetar samtidigt på att rycka upp oss själva några snäpp.

Valdemar Hjelm
IF 275

RESULTATLISTA: Int. Svenskt Mästerskap för IF Kölbåtsregatta Utö 27 juni–1 juli 1989

Listan ordnad efter sammanräknat resultat.

Reg.nr	Namn	Klubb	Hemort	Resultat:																
1.	1724 Carlsson Anders	Örnköldsvik	Örnköldsvik	1	2	2	1	1	DNC	6,0										
2.	69 Garney Göran	SK Kaparen	Kalmar	3	1	3	10	6	4	31,1										
3.	1940 Asker Stefan	Skoghalls BS	Karlstad	12	10	6	7	5	2	53,7										
4.	1711 Carlsson Jan	Mönsterås SK	Mönsterås	7	5	1	12	19	7	54,0										
5.	1811 Olsson Henrik	Mönsterås SK	Mönsterås	2	6	5	30	15	5	55,7										
6.	2845 Karlsson Bengt	Mönsterås SK	Mönsterås	9	8	7	13	4	3	55,7										
7.	1951 Sundström Eskil	Mönsterås SK	Mönsterås	4	18	19	3	14	1	57,7										
8.	1885 Blomé Henrik	OXSS	Odensbacken	5	3	8	9	10	18	60,7										
9.	1880 Eriksson Per-Åke	NQQBK	Nävekvärn	17	4	18	5	11	12	76,0										
10.	1664 Westman Dick	ÖSS	Domsjö	8	7	15	18	8	11	79,0										
11.	2347 Ringdahl Björn	Färjestad S	Färjestaden	10	11	13	6	13	21	82,7										
12.	1909 Nilsson Peter	SK Kaparen	Kalmar	6	14	14	17	12	9	84,7										
13.	222 Ewert Anders	Sunneskärs B	Göteborg	21	17	4	24	2	24	91,0										
14.	180 Friberg Bengt	RHSS	Helsingborg	22	27	17	20	3	6	94,4										
15.	1205 Düner Stefan	Örnköldsvik	Bonässund	18	13	16	11	9	17	96,0										
16.	1900 Arvidsson Bertil	Mönsterås SK	Mönsterås	15	25	12	22	7	13	99,0										
17.	1791 Sellberg Rune	Mönsterås SK	Mönsterås	14	20	11	16	25	14	105,0										
18.	1289 Wallsten Christer	USS	Uppsala	13	9	30	4	26	27	107,0										
19.	276 Jansson Stig	USS	Uppsala	24	21	24	2	20	16	108,9										
20.	1769 Carlsson Göran	OXSS	Oxelösund	19	16	10	19	17	22	111,0										
21.	3352 Rosberg Pontus	Dalarö BK	Haninge	DSQ	22	9	31	21	8	121,0										
22.	1696 Fastesson Gunnar	NSS	Tyresö	35	35	27	8	16	10	126,0										
23.	2377 Henriksson Mikael	Långedrag S	Göteborg	16	23	25	15	24	20	128,0										
24.	256 Lidén Stig	OXSS	Oxelösund	31	12	22	27	23	15	129,0										
25.	2380 Gustafsson Håkan	USS	Uppsala	28	28	21	14	18	23	134,0										
26.	1302 Frisk Lars	Tranebergs S	Stockholm	23	19	27	21	22	19	134,0										
27.	1792 Johansson Christer	SSB	Solna	27	29	20	28	27	28	160,0										
28.	2262 Malm Mauritz	Oxnö BK	Stockholm	30	32	28	23	28	26	165,0										
29.	1825 Lagerqvist Rune	SS Vega	Sollentuna	26	30	23	29	29	30	167,0										
30.	902 Andersson Stig	OIF	Stockholm	25	26	29	32	30	32	172,0										
31.	3265 Mattsson Lars-Göran	SXK	Järfälla	33	36	26	25	34	35	183,0										
32.	1924 Markov Göran	Mönsterås SK	Kalmar	11	15	RET	DNC	DNC	DNC	185,0										
33.	275 Hjelm Valdemar	USS	Uppsala	29	31	RET	35	32	29	186,0										
34.	385 Linnman Bengt	Vikingarnas	Stockholm	32	34	32	26	35	33	187,0										
35.	1894 Strömbäck Johan	SXK	Värmdö	34	33	RET	36	31	25	189,0										
36.	3017 Möller Lars	Sandvikens S	Hofors	36	38	31	37	33	31	198,0										
37.	1856 Ederyd Tommy	Ekerö BK	Ekerö	20	24	RET	DNC	DNC	DNC	203,0										
38.	631 Wallin Helmer	Ekolns SK	Uppsala	37	39	RET	33	36	34	209,0										
39.	934 von Hedenberg Christer	Norrköping	Bålsta	RET	37	33	34	RET	DNC	220,0										
40.	280 Harnert Leif	NSS	Nynäshamn	38	RET	RET	DNC	DNC	DNC	240,0										
41.	1227 Ringholm Mikael	NySS	Nyköping	RET	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	245,0										
42.	1929 Malmberg Monica	SSS	Stockholm	RET	DNC	DNC	DNC	DNC	DNC	245,0										

DNC = Deltog ej

RET = Utgick

DSQ = Diskvalificerad

Poäng: 49

Antal medräknade seglingar: 5



Stora bilden: Blivande SM-segraren med ledarharen i akterstaget.

Bild 1: SM-segrarna lyckas skymma varandra och tar SM-bucklan till hjälp.

Bild 2: Kontrollmätning av spinnakerbommar inför nervösa båtägare.

Bild 3: Stefan Asker, Karlstad, med besättning tog tredjeplatsen. Det stod mellan fem båtar sista dagen.

Bild 4: Ledartröja och hare delas ut till Anders Carlsson, vilket han sedan behöll under hela SM-veckan.

Bild 5: Glädjande många tjejer var med och seglade. Här tränar Mona och Rose-Marie gipptechnik på 1792 Solitude.

Bild 6: Stor familjefest före prisutdelning med nöjda Mönsteråsare i förgrunden.

Kullasegling 1989

Några dagar före årets start den 17 juni fick jag av vår lokale ordförande Göran en förfrågan huruvida jag var pigg på att segla med i årets Kullasegling. Görans ordinarie skotare hade flyttat till Stockholm och han behövde en "stand in" som hjälp till sig själv och sin hustru Helene. Efter att ha kollat hemma med familjen accepterade jag hans erbjudande.

Kullaseglingen är ett arrangemang, som delas mellan de två sydsvenska segelklubbarna RHSS och Wikens Båtsällskap. Vartannat år startar det från Råå och vartannat från Viken. Detta år startade det från Råå.

Banan

Det seglas både i Öresunds skyddade vatten och ute i Kattegatt i cirka 80 distansminuter. Banan går från Råå eller Viken mot "Kullanäsan", rundar alla Väderöns små skär och sticker sedan söderut mot Gilleleje Flak Norra lysboj, före detta Kattegatt Syd. Efter rundning av denna seglar man mot och ner i Sundet igen, för att före upploppet runda ön Ven. Banan läggs motsols respektive medsols beroende på vindriktningen för dagen.

Konkurrenterna

Kullaseglingen är öppen för LYS, DH-88 och IOR. Eftersom Göran inte gillar LYS, startade han i DH-88 tillsammans med sex andra båtar i sin klass. Vår IF-båt hade det lägsta måttet, dvs 5,00. Därefter kom en Albin 78 Cirrus med 5,20, en Hallberg Rassy 29 med 5,45, två Vegor med 5,50, en Albin Cumulus med 5,70 och en Omega 28 med måttet 5,80.

Vi konstaterade, att man hade klassat ihop båtar, där det skilde cirka en timme i mål räknat i korrigerad tid mellan "snabbaste" och "långsammaste" båt. Vi skulle alltså segla i andra vindförhållanden än de två stora båtar i vår klass. Skulle de hinna i mål innan vinden dog på morgonkvisten nästa dag, medan vi fortfarande höll på att kappsegla?

I så fall var våra chanser obefintliga.

Starten

Detta år stod vinden i nordnordväst, så starten lades norrut för ett motursvarv. Vädret var strålande såsom oftast var fallet denna härliga sommar. Vinden var frisk, cirka 16-20 knop.

Vi startade i första start klockan el-

va en bit in på linjen ganska nära land, eftersom det var motström. Linjen var väl tilltagen, så det var ingen trängsel.

Kryss mot Kulanäsan

Vi hade en lång kryss framför oss. Båten gick fort, men de två största båtarna i vår klass gick fortare och låg snart en bit framför. Hallberg Rassy och Vegorna hamnade genast på efterkälken. Endast Albin 78:an höll oss sällskap.

Ganska snart bildades det en grupp, bestående av vår IF, Albin 78:an, två Maxi 77:or, en Accent samt en Express och en X79:a, av vilka de båda sistnämnda uppenbarligen seglade usest. En Folkbåt hängde också med hyfsat i början.

Vi följdes åt upp längs kusten och växlade mellan våra placeringar. Strömmen tvingade in oss mot ett land, som var okänt och relativt stengt. Folkbåten, som var från Viken och därmed hemmastadd, gick riktigt långt inne, men vi vågade inte. Troligtvis gjorde vi rätt att inte utmana ödet för mycket, för vi undgick med nöd och näppe att gå på några stenar, medan en av Maxi 77:orna gick på.

Efter ett tag mojade vinden till cirka sex sekundmeter. Expressen fick det lättare att segla upprätt och stack iväg, men X79:an var fortfarande efter oss. Vi höll oss nära land, medan de andra båtarna slog ut för att runda kullen.

Troligtvis fick vi litet lä bakom Kullens höga näsa, för de andra kom några hundra meter före. Men de hade tagit ut slaget alldeles för mycket, så efter rundningen såg vi, att vi återigen låg först i gruppen.

Slack i skoten

Efter Kullen kunde vi slacka rejält i genuaskotet. Farten ökade och vi loggade drygt sju knop i byarna. De båda Maxi 77:orna med sina jättegenuor och längre vattenlinjer närmade sig och försökte gå om i lovert, vilket vi effektivt förhindrade. Till slut valde de att gå i lä och kom om.

Nu var det bara en transports-träcka till Väderön, och vi passade på att äta. Rostbiffen och potatissalladen satt fint och sköljdes ned med litet vitt vin.

Hallands Väderö

Vi anlände till öns sydöstra skär några hundra meter efter Maxi 77:orna och tillsammans med den första riktigt stora båten, som hade startat två

timmar efter oss. Vi valde även denna gång att gå nära land, och det vann vi på. När vi satte spinnakern för att gå mot Gilleleje var vi återigen först i gruppen.

Nattsegling i halvwind mot Gilleleje flak

Solen gick ner, men det var både stjärnklart och måne, så våra konkurrenter syntes tydligt trots mörkret. Den ena av Maxi 77:orna valde ett spår närmare Kullen, medan de andra båtarna i gruppen hängde med bakom oss. Allt fler stora båtar från den andra starten kom nu ikapp, och vi hade fullt upp att göra med att i god tid markera att de inte skulle segla om i lovert. Man får ju inte luffa på natten.

När vi närmade oss lysbojen, konstaterade vi, att Maxi 77:an, som tagit det inre spåret, hade gått fortare och den rundade ett tiotal minuter före oss.

Läns mot Öresund

Vi gippade runt bojen alldeles före den andra Maxi 77:an. Av någon anledning hade gajen inte kommit rätt i bomfästet och släppte. Medan vi redde ut det hela, passerade Maxin och lade sig precis före oss.

Efter detta var det min tur att sova några timmar.

Söderut i Öresund

När jag väcktes igen, hade vi redan gippat runt Hamlets Kronoborg och länsade på väg söderut i Öresund på den danska sidan. Vi hade åter passerat den andra Maxin. Den första Maxin syntes i fjärran med sin gtingrandiga spinnaker.

Vi skar ut litet för att inte komma för nära Ven. Vinden började avta oroväckande. Farten var ner i under fem knop efter att dessförinnan ha legat på nästan sex.

Rundning av Ven

Nu hade vi dragit ifrån den andra Maxin, medan Albin 78:an skuggade oss cirka 50 meter efter. Vi gippade och skar upp mot Vens södra udde för att inte segla för långt.

Bakom Ven hamnade vi i ett vindhål. Albin 78:an såg det, och klarade sig genom att hålla ut ett femtiotal meter extra. Efter rundningen låg han före lika mycket som han innan hade legat efter.

Kryss mot mål i Råå

Vinden avtog allt mer och farten

sjönk. Nu tog det upp till flera minuter innan båten fick fart efter varje slag. Albin 78:an drog ifrån allt mer. Vi chansade att slå mot land för att om möjligt få bättre vind och strömlå.

Plötsligt träffade vi på den första Maxi 77:an. Han hade av misstag tagit en extra runda mot Borstahusen och missat sitt försprång. Men han seglade fortare än oss i den lätta vinden och drog sakt men säkert ifrån.

Vi bedömde redan nu, att Omegan och Cumulusen hade haft en fördel genom att ha kommit i mål snabbare. Nu var det bara frågan om vi hade tillräcklig respit för att klara Albin 78:an.

Målgång

Vi gick i mål efter att ha seglat i 18 timmar, 26 minuter och 27 sekunder. Medelfarten på rak bana hade varit cirka 4,3 knop. Med justering för kryss cirka 40 procent av vägen skulle vår medelfart ha varit 5,1 knop.

Vi hade kommit i mål 12,5 minuter efter Albin 78:an, men vår respit var tillräcklig, och vi slog den med fyra minuter.

Cumulusen hade slagit oss med sex minuter och Omegan med cirka en timme. Men Omegan hade sträckt mot mål i mellanvind där vi fick kryssa i lätt medvind.

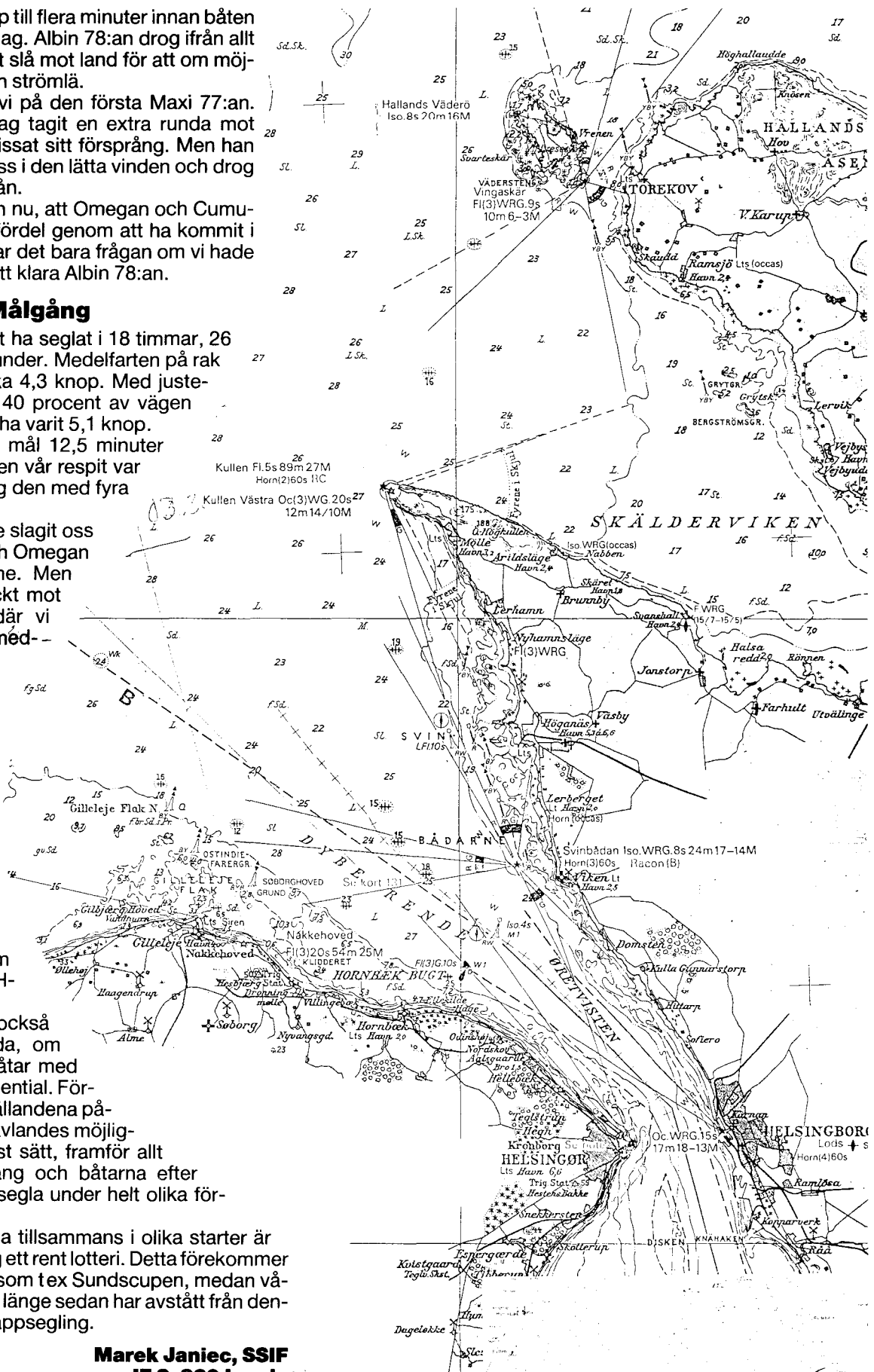
Epilog

Hade alla av oss, som följdes åt, seglat i LYS, hade Albin 78:an vunnit klassen med den första Maxin på andra plats och med oss som trea. Nu vann den första Maxin sin LYS-klass och Albin 78:an kom bara fyra i den DH-klass han deltog i.

Av detta ser man också vad som kan hända, om man klassar ihop båtar med stor skillnad i fartpotential. Förändringar i vindförhållandena påverkar då alltid de tävlandes möjligheter på ett icke just sätt, framför allt om distansen är lång och båtarna efter ett tag kommer att segla under helt olika förhållanden.

Att dessutom tävla tillsammans i olika starter är av samma anledning ett rent lotteri. Detta förekommer ofta i LYS-tävlingar som tex Sundscupen, medan våra danska bröder för länge sedan har avstått från denna form av hasardkappsegling.

**Marek Janiec, SSIF
IF S-829 Ingela**



Bekväma tipsrutan

Ett forum för den bekväme och uppfinningsrike

Bidrag mottages tacksamt av Medvind's redaktion.



Hela sommaren har lokalredaktören för tipsrutan vandrat till postlådan i hopp om ett litet bidrag. I regn och solsken, i kyla och värme, storm och vindstilla alltid lika förhoppningsfull. Och så – till sist damp den ner – bidraget från en av våra 569 medlemmar.

Så här skriver ägaren till IF 1792:

Ett skjut på luckan

Att skjutluckan är svår att få upp inifrån har tydligen fler än vi i 1792 upptäckt. Ett bra förslag med infällt handtag läste vi om i förra numret. Här kommer ett ännu enklare tips.

Klistra en bit självhäftande tättningslist just där du slinter med handen. Det gör faktiskt underverk. Ingen risk för skador om man slår huvudknoppen i "handtaget" heller.

När du ändå är igång, klistra ett par tättningslister vid sidorna i ruffluckan också om du brukar bli störd om nätterna av att luckan "slår" när det blåser.

Snål och listig

För dig som inte vill offra "gökbrådan" mellan kojerna i förpiken och lyckas smyga med hinken:

Vänd på dörren upp och ned och så, nu kan man komma in i garderoben mitt under racet utan att klämma skallen i skottet.

Snålare och listigare

Inhandla 1 st presenning av den genomskinliga typen på Watski mfl. Den kostar ca 50:–. Fäst några tampar eller gummiband i de befintliga hålen. Den täcker sittbrunnen och halva seglet. Inga problem med mögel. Dessutom är den lättstuvad och oöm. Perfekt att täcka grejer med när du kappseglar osv.

Idén med tättningslist för ruffluckan var enkel och bra. Vad mycket pling-pling och bom-bom-bom och knirr-knirr-knirr som kan höras nat-tetid i vid och vågskvalp.

Ljudet blir irriterande som droppet från en vattenkran och givetvis när du helst vill sova och huvudet är som värst känsligt för oljud. "Stampa inte" lär någon ha sagt till katten. Tamparnas knarr i klysen går i alla fall att få bukt med om du har pulpit. Häng upp tamparna som bilden visar. Ljudlöst! Har du inget att hänga i, försök med stanioolpapper runt tampen.



Lokalredaktören för tipsrutan gjorde i höst något alldeles extra för sitt nöje och bekvämlighets skull. Tillsammans med gästen/kuttersmycket/ruffhäxan inhandlade han av Fritidsresor en vecka på ett badhotell och sedan en veckas motorsegling eller som det också stod motorkryssning på Medelhavet i Turkiskt vatten.

Förhoppningen att få segla var inte så stor och besannades. Vid två tillfällen hissades seglen; att torka efter regn och som stagesegel. Men vad gjorde det. Ombord fanns kaptenen och en fantastisk kock förutom de åtta passagerarna. Och vilket hav, kristallklart som en försurad fjällsjö. Ljunt vatten, härliga små vikar att lägga till i. Jag längtar tillbaka redan.

Efter en fantastisk vecka började hemfärden mot utgångshamnen. Då började också "vintern" där nere tre veckor för tidigt. Vi var i konvoj med ytterligare en båt och hade gått in mellan några småöar. Vädret blev snabbt sämre. Turkiets Pohlman lo-

vade regn och blåsa och efter en diskussion med medpassagerarna beordrade vi kaptenen att uppsöka hamn. Båten var nämligen inte utrustad för att tåla vatten – uppifrån.

Vi tog in på ett hotell vid stranden med utsikt över de hundratals båtar som låg förtöjda, alla med aktern mot kajen.

På natten kom regnet och stormen. Vår båt, förankrad med aktern mot kajen, gick med motorn rätt ut mot vind och vågor för att lätta trycket på ankarlinan i fören. Många båtar draggade och fick aktern skadad mot kajen. Vår systerbåt som stannat kvar bland småöarna, i skydd mot vågor men ej mot vind, hade det besvärligt. Besättningen skar ner fallen för att få extra förtöjningslinor! Man klarade sig dock utan att förlisa. På morgonen såg vi att hotellets källare hade vattänfyllts – rena simpölen! Det var det värsta väder man haft på sju år.

Kaptenen påstod att det hade blåst 40–50 m/sek ute till havs. Han ljög nog en del men inte så mycket, för inne i vår skyddade hamn var det säkert storm i byarna.

Men ändå, någon gång hyr vi egen båt för segling i Turkiska vatten. Förutom naturen finns kulturen och fina människor som verkligen förstått det här med service.

Hälsningar från

Marianne o Harald
på IF 2111



Seglen torkas

Lyftstroppar till IF-båten

1. Stropanordningen är dimensionerad för en arbetslast på högst 2,5 ton med tvåfaldig säkerhet mot brott.
Den uppfyller ej krannormerna för yrkesmässigt bruk.
2. Användningen förutsätter att båten redan vid tillverkningen försatts med en fastgjuten ögla i kölen.
Borrning och igängning av lyftögla efteråt är i allmänhet omöjligt då gjutgodset är för hårt.
3. Vid användning, montera den grova wirens schackel i kölens ögla. Montera de klenare wirarnas schacklar i fästöglorna för **övervanten**.
Båten kan lyftas riggad om övervanten lossas och förhållandena i övrigt medger detta. Se till att de klenare wirarna sitter på var sin sida om den grövre lyftringen. Sträck försiktigt, kontrollera att ingen schackel hakat upp sig i felaktigt läge. Lägg en trasa eller liknande som skydd mellan den grova wiren och luckkanten.
4. Båten får ej vara onormalt lastad. Eventuell vattentank måste vara tömd. Viss last i akterskeppet är fördelaktigt då en tom båt doppar fören något.

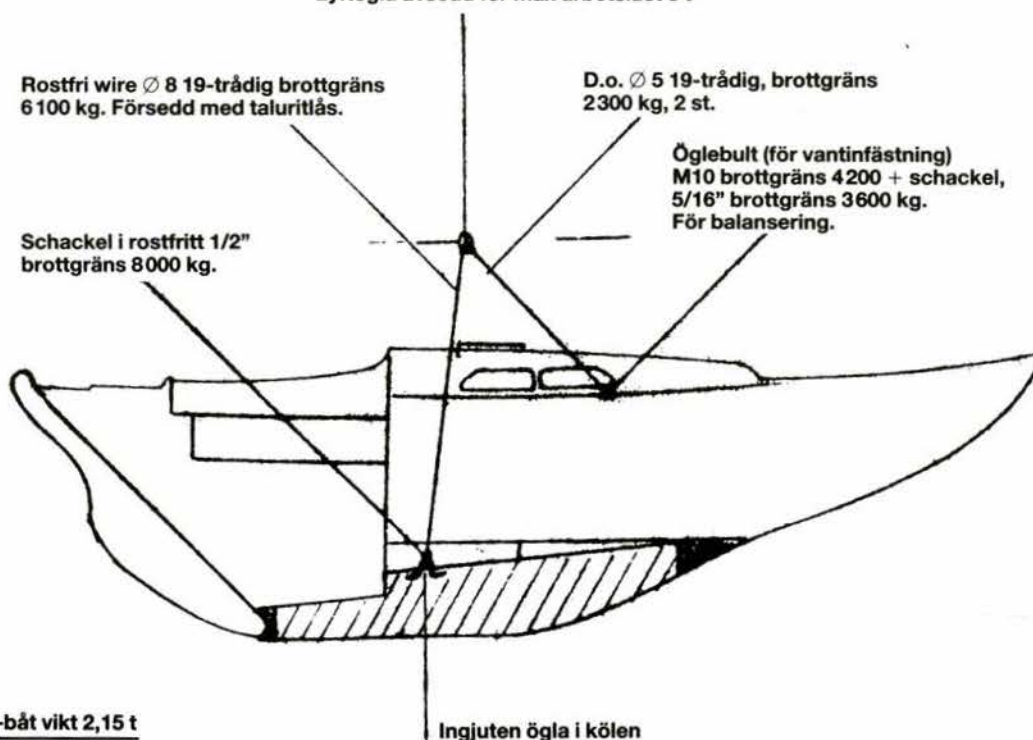
Lyftstroppar till IF-båten i slutgiltigt utförande:

1. Ögla Järnbirger, Orsa, beteckning (Ö-19-6) 1 st
 2. Wire 8 × 19 L = 2550 taluritlås båda ändar, överdimensionerad kaus fastsatt i ovanstående ögla (Ø 20) 1 st
 3. Wire 5 × 19 L = 1880 taluritlås båda ändar, ena änden fastsatt i ovanstående ögla utan kaus 2 st
 4. Schackel 5/16" mont. i 5 mm wire 2 st
 5. Schackel 1/2" gap min 25 mm mont i 8 mm wire 1 st
- Allt material utom ögla i rostfritt.



MARIEHOLMS BRUK AB
Tekniska Avdelningen

Lyftögla avsedd för max arbetslast 3 t



Stabilitet och sjövärdighet

I årets vårunummer av MEDVIND skrev jag i en artikel litet om IF-båtarnas begynnelsestabilitet, det vill säga den stabilitet, som IF-båten har i upprätt läge. I detta nummer skall jag fortsätta med stabiliteten för andra lägen än bara det uppräta. Dessutom skall jag knyta an stabilitet till sjövärdighet.

Men först vill jag återkomma litet till mätningen av metacenterhöjden, som jag redogjorde för i förra numret:

I inte alltför ideala förhållanden försökte jag mig själv på både krängningsförsök och mätning av egen-svängningsperioden.

Statistik prov

Vid krängningsförsöket visade det sig, att det var svårt att ha mastens likränna som referens, eftersom min mast lutar cirka 40 cm bakåt. Men jag tog bomlikrännan i stället. Att bommen kanske ej hänger exakt längs båtens centerlinje har ingen betydelse, eftersom vi mäter dubbla avståndet tvärs vid konstant längskepps läge.

Avstånden till likrännan uppmättes till 36 respektive 32 centimeter. Insatt i formeln

$GM = \text{Krängande moment} / (\text{Krängningsvinkel} \times \text{Båtens vikt})$

och med hänsyn taget, att jag bara väger 65 kg med kläder beräknar jag metacenterhöjden till 0,74 meter och vertikala tyngdpunkten till motsvarande 0,90 meter över köl.

Justerat för "krängvikt", motor, dragg och annat smått och gott konstaterar jag IF-båtens vertikala tyngdpunkt att ligga 0,80 meter över köl och motsvarande GM för "lätt" båt att vara 0,82 meter. Detta värde är aningen högre än det, som jag uppskattade. Troligtvis ligger kölviktens tyngdpunkt lägre än mitt ögonmätt angav.

Dynamiskt prov

För att utföra den dynamiska bestämningen av GM, höll jag båten i rullning med kroppen och mätte tiden för 100 svängningar (= fram och tillbaka). Tiden blev 318 sekunder, det vill säga cirka 3,2 sekunder per svängning.

Formeln

$$T = 2\pi \times \sqrt{\frac{I}{g \times GM}}$$

med tröghetsradien 1,3 meter och med GM justerad för att draggen ej längre hänger i masttoppen (+ 5

centimeter) skulle ge svängningstiden 2,9 sekunder. För det uppmätta värdet 3,2 sekunder blir motsvarande tröghetsradie cirka 9 procent längre eller 1,4 meter. Detta beror troligtvis på att min uppskattning av storleken på den medsvängande var litet i underkant. Dessutom kan man inte helt bortse från vatten- och luftfriktionens dämpning av svängningen.

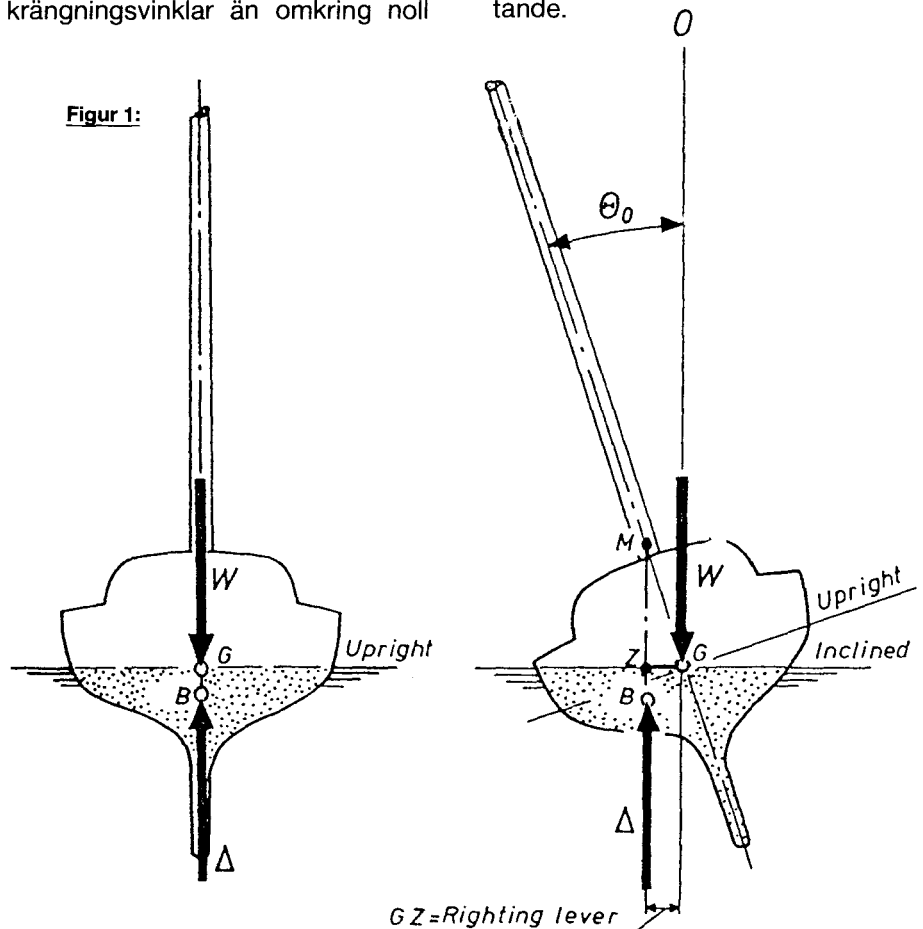
Stabilitetskurva

För en segelbåt är storleken på stabiliteten vid upprätt läge långt ifrån tillräcklig för bedömningen av båtens sjövärdighet. I hårt väder kränges och rullar båten, och därför måste man dessutom bestämma vad som händer med stabiliteten vid andra krängningsvinklar än omkring noll

grader. För detta ändamål bestämmer man storleken på den rätande hävarmen för alla vinklar mellan 0 och 180 graders krängning. Den rätande hävarmen brukar betecknas med GZ. Se fig 1, som jag "klippt" ur ett verk av C. A. Marchaj.

Att beräkna en GZ-kurva med papper och penna är ett tidsödande och svårt arbete. Därför använder man lämpligen ett datorprogram. In-data till programmet är en skrovbeskrivning i form av tex en spantruta på samma sätt som för hydrostatberäkningarna. (Se tidigare nummer av MEDVIND.)

Ur GZ-kurvan kan man inte bara avläsa den rätande hävarmens storlek utan också vid vilken krängningsvinkel båten slutar att vara självstående.



LIST OF SYMBOLS.

Δ - Buoyancy force = Displacement

W - Weight = Displacement Δ

G - Centre of gravity

B - Centre of buoyancy

M - Metacentre

Vidare är ytan under kurvan fram till en viss vinkel proportionell mot det arbete, som måste utföras av vägor och vind för att kränga båten till denna vinkel.

I figur 2 har jag ritat IF-båtens hävarmskurva. Som jämförelse har jag också ritat motsvarande för halvtonnaren "GRIMAKLIN", en av de segelbåtar, som råkade särdeles illa ut under 1979 års Fastnet Race.

Som ni alla kan se, är det inga märkbara skillnader mellan kurvorna för små krängningsvinklar. Detta är ett faktum, som gäller för de flesta segelbåtar, oberoende storlek och form. GM-värdet för olika konstruktioner är alltså ganska lika, cirka 0,80 meter.

Men med större krängningsvinklar växer skillnaderna mellan stabilitetskurvorna. Grimaklins kurva har sitt maximum redan vid cirka 50 graders krängning, medan IF-båten har sitt vid cirka 80 grader. Vid 90 graders krängning har Grimaklin endast cirka 25 centimeters rätande hävarm, medan IF-båten har cirka 65 centimeter. Grimaklins stabilitetsomfång är endast cirka 115 grader, medan IF-båtens är drygt 150. Dessutom

uppvisar Grimaklins GZ-kurva både ett stort värde på kurvans lutning vid 180 grader och på kurvans absoluta minimum. Det betyder att denna båt flyter särdeles stabilt med kölen upp.

De två olika GZ-kurvorna kan alternativt beskrivas med bildserier som talar för sig själv (fig 3). Bildserierna har jag "klippt" från samma verk som fig 1.

Sjövärdighet

Sjövärdighet är ett gammalt begrepp inom segelsporten. Men under de senaste årens jakt efter framgång har man IOR-regeln som katalysator allt lättare, flatare och bredare segelbåtskonstruktioner sett dagens ljus, där just GRIMAKLIN är ett (avskräckande) exempel.

Efter 1979 års Fastnet Race och dess många offer i liv och båtar har sjövärdighet börjat diskuteras igen. Eftersom begreppet naturligtvis måste relateras till rådande vind- och sjöförhållanden och genom att sjövärdighet alltid inkräktar på fartegenskaperna, är man inom expertisen djupt oenig om en relativt självklar sak.

Vad är då sjövärdighet. Jo, att bå-

ten är så konstruerad, att du vid förväntade vind- och sjöförhållanden lugnt kan gå till sjöss och endast oroa dig för land och andra båtar. Detta innebär i korthet följande egenskaper:

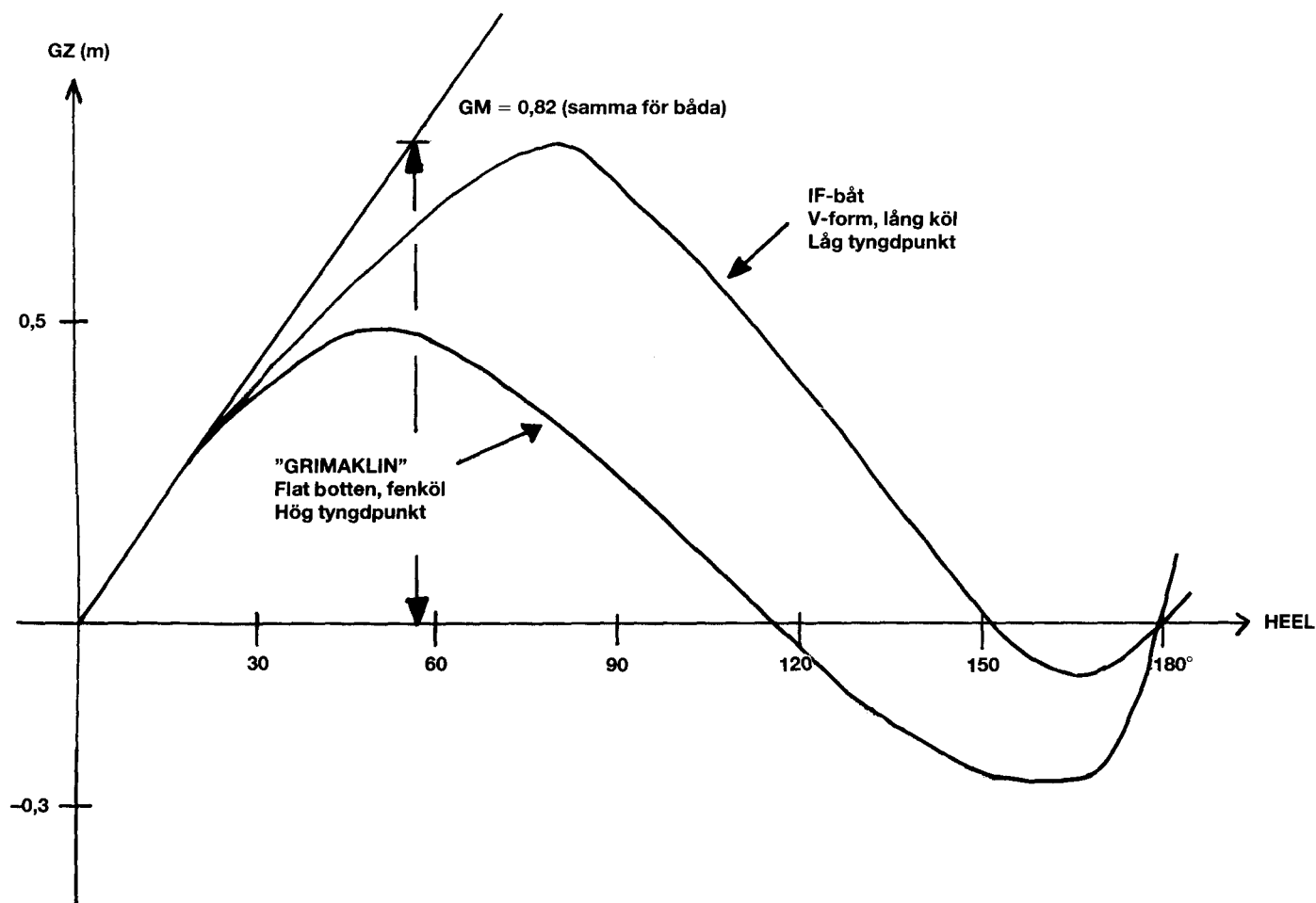
Att båten är styrkemässigt (över)dimensionerad för de mekaniska påkänningar den förväntas bli utsatt för. Detta minskar risken för haverier i hårt väder.

Att båten är tung relativt sin storlek. Detta innebär att det rätande momentet blir större.

Att båten förmåga att bära segel begränsas av låg tyngdpunkt och ej av bredd. Detta innebär stort positivt stabilitetsområde och den rätande hävarmens maximum i närheten av 90 grader. De krängande krafterna från vind och sjö kommer att arbeta i "uppförsläge".

Att båten fortfarande kan seglas i svår motsjö och hård motvind, då farten blir låg och avdriften kan bli avsevärd. En extremt kort köl klarar högst cirka 15 graders avdrift innan den överstegras, en moderat fenköl (Accent) cirka 25 grader medan en lång IF-köl klarar 40–45 grader utan överstegring.

Figur 2:



IOR och DH-88

I IOR och DH-88 har man numera infört sjövärdighetsbegrepp vad gäller de självrätande egenskaperna vid 90 graders krängning.

Vad gäller DH-88 måste den rätande hävarmen vid 90 graders krängning uppgå till cirka 4 procent av spinnakerfästets höjd över metacentrums höjd vid samma vinkel. Dessutom krävs, att ballastens vikt uppgår till minst en tredjedel av totala displacementens vikt. Segelbåten Grimaklin skulle därför betraktas som icke sjövärdig i DH-88.

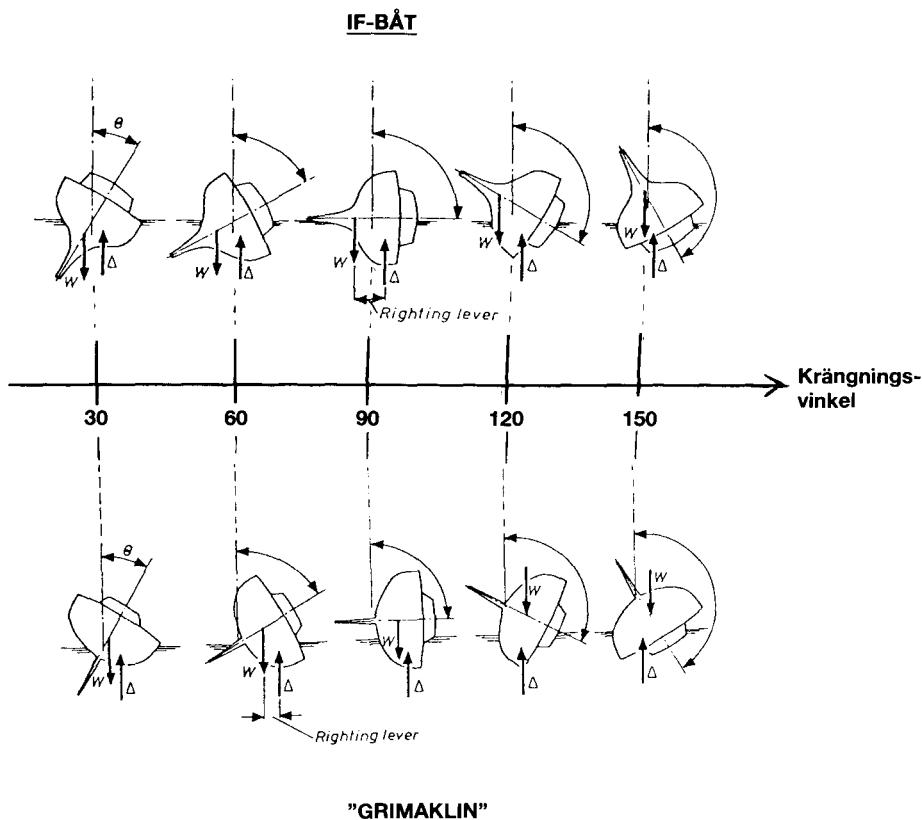
Vad gäller IOR, känner jag endast till, att det är tillräckligt om båten är självrätande vid 90 grader, dvs den rätande hävarmen ej är noll eller negativ. För övrigt finns inget i regeln som begränsar den pågående korsbefrukningen med segeljollar, dvs mot allt lättare och bredare konstruktioner, där besättningen aktivt måste agera som rätande moment för att inte båten skall kapsejsa.

Nästa nummer

Än så länge har jag endast beskrivit båtars stabilitet i stilla vatten. I nästa nummer av MEDVIND skall jag skriva lite om stabilitet i vågor.

**Marek Janiec, SSIF
IF S-829 Ingela**

Figur 3:



Mini Torget

Kvarglömd fock

Tillvaratagen på SM på Utö av Stig Li-dehn. Även en grillbox. Tel 0155-34312.

ÖNSKAS KÖPA:

Begagnat storsegel – ej äldre än 3 år – till IF.
E-O Cloth, Tullinge, tel 08-7783596.



IF-BÅT-LÅT

Melodi: Tom Dooley
Sv. text: Mona Halldeby
Christer Johansson

efr:

Häng med å segla IF-båt.
Ligg inte där på svaj.
Häng med å segla IF-båt.
Häng med på partaj.

Skulle köpa segelbåt.
Ville lukta hav.
Jag köpte mej en IF-båt.
Jag har så stora krav.

Refr.: ...

Pohlman kan lova kuling.
Då ligger Svenssons kvar.
Focken vår gamle fuling.
Hissar vi upp och drar.

Refr: ...

Sjutti kvadrat på länsen.
För ögat är du ej fröjd.
Fresta din båt till gränsen.
Runda, riv ner och ta höjd.

Refr: ...

Lova mej upp mot vinden.
Lova mej vart du vill.
Aldrig jag stänger "grinden".
Då har vi redan lagt till

Refr: ...

Äventyr på Nordsjön

Text & Bild: Steve Franzén

De allra flesta riktigt funtade människor skulle undvika att segla på Nordsjön. Särskilt när folk med erfarenheter av havet varnar för dess nyckfylla fåder. Men inte biter sådant på OXSS sjöbuse nr 1, Stig Lidehn.

En höst för några år sedan undrade "Stickan" om jag kunde tänka mig att segla till Shetland och Färeöarna. Svaret var givet, klart jag följer med. Det var ju ingen överhängande risk att tanken skulle bli verklig.

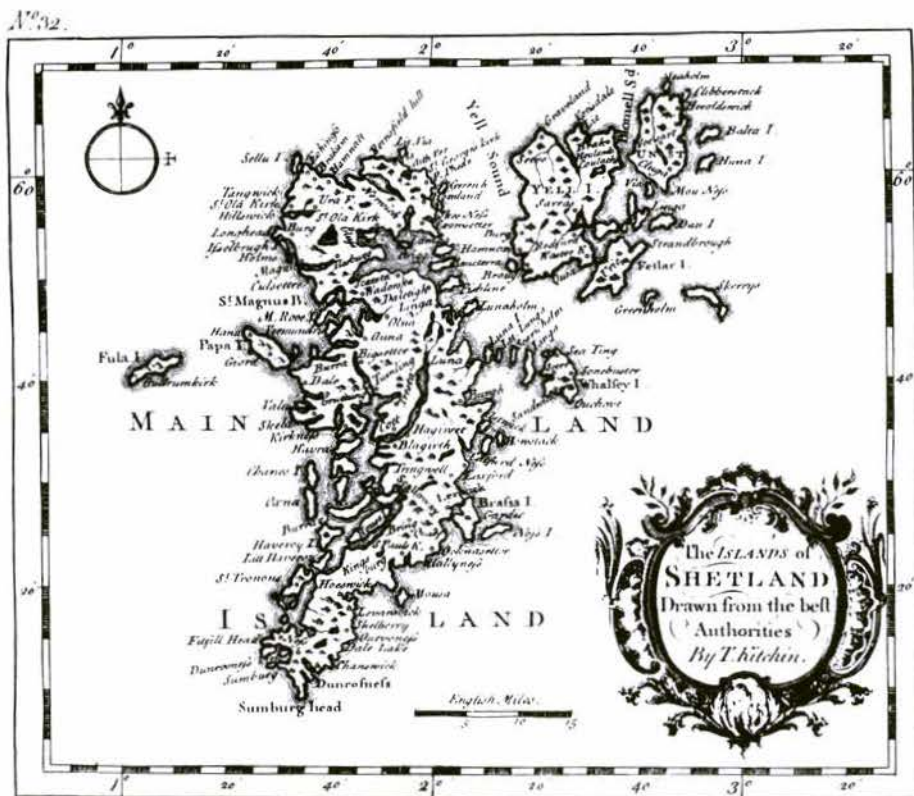
Men Stig menade allvar och söndagen den 31/7 gav vi oss iväg. Det hade naturligtvis föregåtts av en hel del förberedelser. Båten utrustades med bla lånad livflotte och VHF radio. Ordentliga seglarkläder, livsele, vantar, mössa och andra varma kläder packades ner i sjösäcken. Aktuella sjökort, tidvattentabeller, inseglingsbeskrivningar och fyrlistor införskaffades.

Efter IF-SM i Helsingborg, jo vi seglade faktiskt med "Stickans" IF-båt, seglades båten via Skagen till Kristiansand vid Norska sydkusten. Där tog Stig över och Ove Lidehn med besättning tog bilen hem. Under några mycket blåsiga dagar ensamseglade Stig till Egersund, ca 8 mil söder om Stavanger.

Efter att ha bilat näst intill 100 mil anslöt jag mig för det stora äventyret. Då vädret fortsatte att vara ostadigt passade vi i stället på att inventera ortens näringsställen. Inklusivt Norska vinmonopolet. Spriten är fortfarande billig i Sverige, tro mig.

Så kom då dagen för äventyrets början. Lite spända var vi nog båda två, men solen sken och vinden var stadig. Ute på öppet vatten visade Nordsjön lite av sitt omtalade väder. Både mer vind och vågar än vi väntat, ca 10–12 m/sek från fel håll. Ganska snart mårde jag pyton, så nu vet jag vad sjösjuka innebär. Inte ens Stig var oberörd, så det fick bli en provtur om man så får säga.

Samma kväll lade vi oss längs kajen i Sirevåg, 5 mil söder om Stavanger. Där låg redan en båt som liknade något mellan en koster och kinesisk djonk. De var från Oslo och bjöd in oss på kaffe med dopp, vilket verkligen smakade. I kajutan fanns förutom den vanliga gasolspisen även en riktig vedeldad järnspis. Originellt och mycket mysigt med knasret från elden.



Nästa dag ägnades åt att torka dynor och kläder. Luckor tejpades, fönster tätades och oljudet (snurran) fick en grundlig översyn.

På kvällen den 1/8 kl 21.35 nollades loggen och seglingen till Shetland hade börjat. Prognosen verkade lovande med vind från N.V omkring 10 m/sek. Kursen sattes till 280°. Under natten och följande dag ökade och vred vinden emot.

"Skarndäcksåka" som man säger på seglarspråk med revad stor och fock. Efter 116' (sjömil) vid oljeriggen Statpipe på Lingbanken gjordes det första och enda slaget på resan till Lerwick. Kursen blev nu 320° med vind omkring väst. Vid lunchtid den 3/8 siktades oljetornet Brae och positionsbestämning kunde ske. Loggen visade 168', solen sken och revet var utslaget. Där satt vi mitt på havet och verkligen njöt av livet.



Men säg det som varar för evigt. Efter ett par timmar kom regn och mycket vind från väst. Efter många guppiga timmar kunde radiofyren på Sumburh Head pejlades och kursen justerades till 340°. När spöket hemma på vinden just vaknat, pejlades Bressey fyr och en timme senare såg vi även ljuset. Sjöhävningen hade minskat sedan vi kom in under Mainland, som den största ön kallas. Angöringen blev odramatisk och på morgonen torsdag den 4/8 kunde "Röde Orm" lägga fast i Lerwicks hamn. Skönt att få trampa fast mark efter 55 timmar och 289,6' på havet.

Tullen var snabbt på plats för att klarera in båt och besättning. Trevlig prick med ratten på fel sida. Vi fick veta var hamnkontoret (Harbour Trust) var beläget och var vi kunde duscha mm. När tullaren var nöjd önskades vi en trevlig vistelse på Shetlandsöarna. Efter att ha intagit en tidig frukost enades vi om att krypa till kojs, eftersom butiken ändå var stängd. Vi somnade förmodligen som små sjöhästar.

Vi turistar på Shetland

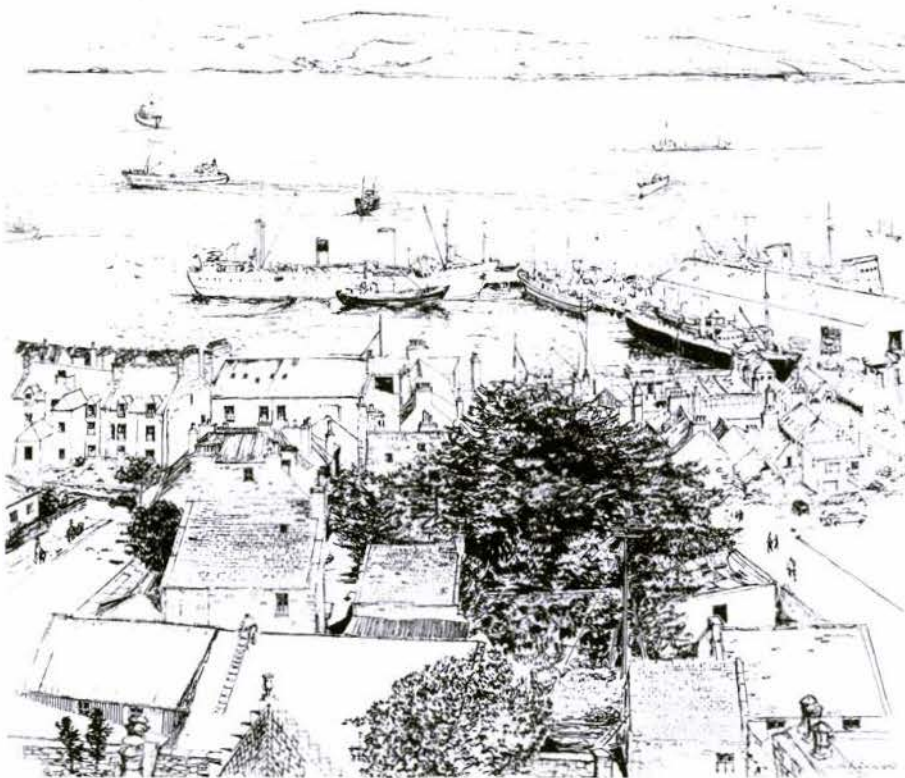
"Det känns som att befinna sig i en sagostad". Så sade vår granne på kajen i Lerwicks hamn. Visst är det lätt att hålla med när byggnader ser ut som de man sett i gamla engelska filmer.

Efter en segeltur på ett guppigt och blåsigt hav var det skönt att få sova tills man vaknade. Stig låg fortfarande i sovpåsen som om han var död. Inte en reaktion trots att köket skramlade.

Redan innan vi somnade in enades vi om att inköp av medicin mot ev magbesvär och utländska virus stod först på listan.

När den detaljen var ordnad besöktes Harbour Trust (hamnkontoret) och hamnavgiften erlades. Endast 6£ (ca 70 kr) för obegränsad tilltid. Egen nyckel till båtklubbens hus med bla dusch ingick i avgiften.

Ni vet säkert hur underbart skönt det kan vara att få stå länge i en het dusch. Denna var inget undantag. Med rosenröda kinder och en haka slät som en barnrumpa pejlades ett



Teckningar av Elizabeth Balneaves.



närliggande näringsställe. "Gubben" sov fortfarande som en fisk på torra land. Men nivån i "medicinflaskan" hade sänkts något. Hmm?

Efter en sen lunchmiddag besöktes stadens Turistbyrå. Där gavs svar på de flesta frågor en turist ställer. Överraskande nog vill man ha betalt för de fina broschyrer som finns i hyllorna. Turistlistan för de kommunala bussarna och färjorna kostade 30 p. Den innehöll visserligen en del annan information också, men ändå!

Vi hade tänkt besöka några av de många intressanta öarna. Tyvärr visade det sig svårt med plats på färjor och inkvartering. Fanns det plats på turbot, fanns inget ledigt rum eller vice versa. Till öarna i norr gick i varje fall buss. Att hyra bil var också en variant.

Efter att ha "gjort stan" återvände jag till "Röde Orm" där "gubben" visserligen vaknat men ändå låg kvar i



Det fina fönstret i St. Margaret Kyrka.



Utsikten från The Knab är fantastisk.



Busschaffisen sade att detta är det isberg Titanic gick på. Så är det nu inte. Nej, det är ön Foula som syns i fjärran.

sovpåsen. Han tyckte som jag att det var skönt att sova ut ordentligt.

Efter inrådan av en självlärd naturläkare i bekantskapskretsen är det viktigt att följa ordination av mediciner. Det gjorde vi och mådde utmärkt hela semestern. Så efter mycket lite (nästan inget) trugande inmundigades dagens andra dos. Och se, nu lyckades "Gubben" ta sig ur sin "kokong".

Nu återstod inte mycket av dagen. Då Stig "fräschat" till sig något gick vi för att äta. Kvällen tillbringades i Lerwicks Boating Club's bar. Klubbens största inkomstkälla. Man sade att utan den skulle man inte ha råd med eget hus här vid vattnet. Ändå var priserna betydligt lägre än på puben intill. Det var lätt att få kontakt och intresset för vår segling märktes tydligt.

Strax före midnatt tackade vi för sällskapet och promenerade bort över kajerna mot vårt tillfälliga hem. Staden såg spännande ut så här i mörkret. Det var tinnar och torn på nästan varje hus.

Det var en fin kväll på Shetland och känslan av frihet var mycket stark. Det var inte utan att man kände en viss tillfredsställelse över att ha seglat hit på egen köl.

Nästa dag packades "ryggan" för resten av staden utforskades. Staden grundades på 1500-talet av holländare som var pionjärer på sillfisket här ute. De fortsatte ända till en bit in på 1700-talet. Då kom britterna ihop sig med holländarna och krig utbröt. Det bar sig inte bättre än att det Fort för övervakning av hamnen som Oliver Cromwell byggt rasades. Man lyckades emellertid jaga iväg utbölingarna. Fortet återuppsbyggdes senare av Kung George III och uppkallades efter hans hustru, drottning Charlotte.

Fort Charlotte är i dag det enda i Skottland som fortfarande är intakt. Lerwick har i dag ca 7 000 invånare. Inräknat de över 100 öarna, varav 24 är bebodda, finns där ca 24 000 själar bosatta. Inte särskilt många alltså.

Vi började med att gå söderut. Förbi hemmet för ensamma änkor och Anderson High School. Bägge institutionerna grundade av Arthur Anderson, född och uppvuxen i Lerwick. Samme Andersson startade The Peninsular and Oriental Steamship Company, nuvarande P&O Ferries. Med deras båtar kan man på ett bekvämare sätt resa till Orkney, Island och Shetlandsöarna.

Gatan vi gick på heter Twageos road och slutar där the Public footpath börjar. Här har man fin utsikt över havet. På den södra udden, the Knab, kan man studera de väldiga ryska fiskfabriker som ankrat i Brei Wick. De jättestora trålarna såg små ut jämte dessa stora fartyg. Strax före udden är Lerwicks kyrkogård belägen. En väl vald plats för den sista vilan. Det enda som hörs här är havets brus mot den klippiga kusten.

När man passerat the Knab breder viken ut sig. På kullen ovanför stigen spelas golf. Här har också kustbevakningen en utkik. Vid Warri Geo kom vi ut på Breiwick road som korsades. Sedan gick promenaden i den del av staden som kallades Hillhead. Här finns gator med typiskt nordiska namn som King Erik Street, King Haakin St., King Harald St. och St. Olaf Street. Här finns också en av de få träbyggnader vi såg. Det är den lilla kyrkan St. Margaret. De fina glasen i fönstret mot gatan överraskade med sina moderna bilder.

Tiden hade nu lidit långt in på eftermiddagen. Bristen på fast föda började göra sig gällande allt mer.



På väg mot "centrum" passerades Town Hall, där vi senare bevistade en regattabal. Här utanför har man rest ett minnesmonument över de stupade i senaste kriget.

Efter swimmingpoolen på Hillhead svängde vi vänster ner genom smala gränder och ut på Commercial Street. Gatan går parallellt med hamnen och är stadens affärsgata. Vid torget, kallat Market Cross, finns Turistbyrån, en livsmedelsbutik, vinbutiken, posten och en fastfood shop (gatukök) med bakad potatis som specialitet. Allt på bekvämt avstånd från hamnet och "Röde Orm".

Det finns 350 000 får på Shetlandsöarna. Det speciella med dessa är variationen i färg på ullen. Shetlands-tröjor är alltså av naturen lite murri-ga.



St. Ninians Isle ligger på västsidan av Mainland.

Kvällen tillbringades tillsammans med våra nya vänner på klubben. Här diskuterades allt från världens stora problem till helgens kappseglingsarrangemang.

Söndagen den 7/8 bjöd på laber bris och strålände solsken. En utflykt till N.V. Mainland stod på programmet. Turen gick till platser som Tingwall, Girsta, Voe och Brae. Vidare till Mavis Grind eller som de säger här "Narrow Gateway". Här är det bara ca 50 m mellan Atlanten och Nordsjön. Endast en naturlig vägbank skiljer de två haven åt. Nästa stopp gjordes vid Ronas Hill, Shetlands högsta berg med 450 m över havet som mest. Ett kort stopp för att se får-

klippning och sedan vidare upp på Ollaberry. En höjd med fantastisk utsikt över Yell Sound och Sullom Voe. Här ute är en oljeterminal anlagd. Veckan innan vi var där hade man en explosion liknande den på



På östra sidan finns Shetland Croft House. Museet visar redskap och byggnader från 1850-talet.

plattformen Piper Alva i södra Nordsjön. Ett bar gubbar strök med och stora materiella skador blev följden.

Nästa stopp gjordes vid en bygdegård. Kaffepaus och möjligheter att köpa äkta hantverk till bra priser. Det var en intressant tur som guidades av en snacksalig busschaffis. Kvällens middag avnjöts på Queens Hotel. Maten var god som på alla de ställen vi provade. Servicen var kanske i snabbaste laget. Personalen stod nästan och väntade på att få ta ut tallriken.

Ett par dagar senare åkte vi på tur igen. Nu söderut. Efter ett stopp vid St. Ninians Isle, som är en vacker plats, gick färden till Shetland Croft House. Museet visar autentiska byggnader och redskap. Så här bodde människor på 1850-talet.

Vändpunkt och platsen för fika-paus var hotellet på Sumburgh Head. Här står fyren vi radiopejlade på resan till Lerwick. Ett par söta ponnies finns i hagen strax intill. Men det som är mest intressant här är



Visst är dom väl gulliga. Stora som hundar och mjuka och gosiga. Undrar om den mindre går in i hissen hemma?



Jarlshof är ett numera utgrävt område som varit boplats i mer än 3000 år.

Jarlshof.

Jarlshof har varit boplats för människor i mer än 3000 år. Men det var först 1816 som namnet blev känt, Walter Scotts fantasi, i novellen "The Pirate".

Det började under järnåldern och har i tur och ordning varit boplats för bronsåldersmänniskor, Piktiska Tornbyggare, Hjulhusfolket, Vikingar och medeltidens godsägare. Numera är området utgrävt och öppet som museum. Häftigt som man säger i vissa kretsar.

Det blev kaffe med dopp på hotellet till ett pris av 65 pence och med utsikt mot fyren. En fin avslutning på en intressant utflykt.

Kvällens middag intogs på Kvelsroe Hotel. Efter kaffe med äppelkaka kom den där sköna tröttheten. Nu blev det ändå ett par riktiga pilsner på Thule bar före lördagskvällen. Det var inte svårt att somna efter en aktiv dag.

Nästa artikel kommer att handla om naturen på Shetland, ponnies, fåglar, sälar och Muckle Flugga, kappsegling med långbåtar och därpå följande regattabal samt mycket mer.