

Medvind

Nr 2 2020

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



FÖRSTÄRK MASTFOTEN
VÄRLDENS BÄSTA PAPPA
VÄLKOMNA TILL SM 2020 PÅ FRAMNÄS



REDAKTION

MEDVIND
DALEN 110
442 73 KÄRNA

ANSVARIG UTGIVARE
KARIN HÄRDING
TEL: 076-618 36 44
KARIN.HARDING@BIOENV.GU.SE

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

LAYOUT
KÄJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK
EXAKTAPRINTING

PAPPER
EDIXION

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:
TOMMY LUNDQVIST



INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET.....3

ÅTTE KJAPPE I LENS.....4

FORMANNENS HJØRNE.....5

SKAL VI SEJLE I DANMARK – ELLER HVAD?6

IF-FÖRBUNDETS RIKSÅRSMÖTE7

PRYDAMARI.....8

VÄLKOMMEN TILL SM PÅ FRAMNÄS.....10

COLLAGE MEDLEMSBILDER12

AXPLOCK UR ETT SEGLARLIV.....14

VIKTEN AV VIKTEN.....17

FÖRSTÄRKNING AV MASTFOTEN.....18

DICK WESTMAN.....20

IF-BÅTKLUBBARNAS.....22

NORDISKA IFRA 2020.....23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET
ORDFÖRANDE
KARIN HÄRDING
DALEN 110
442 73 KÄRNA
MOBIL: 076-618 36 44
KARIN.HARDING@BIOENV.GU.SE

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

KASSÖR
FREDRIK WIGELIUS
MOBIL: 0768-30 71 84
FREDRIK.WIGELIUS@HOTMAIL.COM

SEKRETERARE
JOOP SOMHORST
MOBIL: 0723-71 61 80
JOOP.SOMHORST@GMAIL.COM

LEDAMOT
INGEMAR ÅDAHL,
MOBIL: 073-639 48 25
INGEMAR.ADAHL@GMAIL.COM

OSTKUSTEN
MARTIN RUNDSTRÖM
MOBIL: 0707-33 96 96
MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM

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

VÄSTKUSTEN
GÖRAN EJDELING
TEL HEM: 031-28 80 22
GORAN@EJDELING.SE

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

WEBMASTER
JOHAN WINBERG
MOBIL: 0704-183795
WEBMASTER@IFBOAT.SE

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

NORSK IF-BÅTKLUBB
MORTEN MERO
ENGERJØRDET 12
NO - 1365 BLOMMENHOLM
T E L : + 47 9507 3714
FORMANN@IFKLUBBEN.NO

IF-KLUBBEN I DANMARK
NIELS FLANDRUP
TVÆRAGER 78
DK-2670 GREVE
TEL: +45 30 66 9178
FORMAND@IF-KLUBBEN.DK

IF-BÅT PÅ INTERNET
WWW.IFBOAT.SE
WWW.IFKLUBBEN.NO
WWW.IFKLUBBEN.DK

WWW.IF-BOOT.DE
WWW.MARIEHOLMVERENINGING.NL
WWW.IFBOAT.UK

ÖVRIGA IF-BÅTFÖRBUND

TYSKLAND
DEUTSCHE IF-BOOT KLASSEN-
VERENIGUNG
MARTIN MEYER
WINDSCHEIDSTR. 17/2
DE-10627 BERLIN
TEL: +49 172 323 22 73
IFBOOTFLOTTE@IF-BOOT.DE

HOLLAND
NEDERLANDSE MARIEHOLM
VERENIGING
BIJENMEENT 32
NL-1218 GC HILVERSUM
TEL: +31 357 731 445
SECRETARIS.NMV@
MARIEHOLMVERENIGING.NL

ENGLAND
S T. MAWES SAILING CLUB
MARIEHOLMS FLEET
FLEET CAPTAIN ALAN MACKLIN
T E L : + 44 771 734 8986
ALANDMACKLIN@GMAIL.COM

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

Ordföranden

HAR ORDET



🌊 KÄRA IF-SEGLARE.

Äntligen har det kommit ljumma vindar efter en lång kall vår! Båten är mastad och tisdagsseglingarna igång. I vår seglar vi med tre tjejer i teamet, två av oss är vana och en helt ny, men entusiastisk.

Visst är det märkligt att aktiv segling och kappsegling i frisk vind är bland det mest vilsamma som finns för själen? Ren terapi. Vågor, vindbyar och snabb problemlösning gör det så omväxlande att man får ny energi för hela veckan.

Jag hoppas ni alla har haft en härlig vår med båtpyssel, den ledsamma coronaepidemin för ju med sig mycket tid i alla fall för båtpyssel. I skrivande stund vet vi i IF-förbundet inte om SM med säkerhet kan hållas. Men vi planerar som om det kommer att gå som sagts på Björkö utanför Göteborg, och ställer in med kort varsel om vi måste. Det

är redan 20 förhandsanmälda, och vi vet fler som skulle kunna komma om vi hittar lånebåtar att hyra ut till dem. Att hyra ut sin båt är ett trevligt sätt att närma sig kappseglingen, man kan följa med själv och gasta på sin båt, och få tips om hur den kan trimmas.

Sedan är ju IF:en också en underbar turbåt och att bo lite enkelt och kompakt är en del av charmen med semester, mindre ägodelar att rodda och mer tid att läsa romaner och titta på mareld. I detta nummer av Medvind får ni lite allsidig information från våra IF-seglare vänner i Danmark och Norge och praktiska båtfixartips.

Ha nu en schön seglarsommar!



Karin Hårding, Ordförande i Svenska IF-båtförbundet
Chairman of the Swedish IF-boat Association

SHORT IN ENGLISH

🌊 DEAR IF-SAILORS. So finally, summer has arrived with warm weather and perfect winds after a long and chilly spring. We have sailed four Tuesday club regattas here, north of Gothenburg, and found a completely corona safe method, by the use of FaceBook (for announcing the race court of the day which goes from a permanent starting line, around different sea marks and small islands depending on wind direction), G-drive with an Excel sheet (for adding your time over the finishing line) and RaceQ (for gps-tracks and after-sail discussions over FaceBook). We are 15 active boats and three IF-boats. Is it not strange that racing is so relaxing? An evening with racing effectively wipes out all worries and makes you focus on the important in life; the next wave, the next

wind shift, the collaboration with the team. This year we sail with a female crew and it is great fun. The National Championships is planned to be held 5-8th August and we have still not cancelled it, but are awaiting the development and the advice from our Health authorities. The large regatta Tjörn Runt 15 August will be arranged, so we have something to look forward to in any case. And, don't forget to take your IF's out cruising as well, it is so much more comfortable than tenting..., and an experience to live on all winter, to wake up surrounded by nature, eider duck families and endless blue summer skies. I hope you will enjoy this issue of Medvind with a mixture of practical advice and small IF-stories from several countries. Have a lovely summer!



ÅTTE KJAPPE I LENS

Bjørn Andersen må utvilsomt kunne kalles en av IF-klassens veteraner. Han har seilt IF siden en gang i forrige århundre, og er en like ivrig turseiler som han er regattaseiler. Trofast stiller han til start i IF-serien, såvel som de andre tradisjonelle regattaene for IF-klassen.

🌀 Når begynte du å seile?

Det startet med at jeg som gutt ble med faren min og venner av ham. Da jeg var 14 år, det var i 1956, fikk jeg min første båt, en spissgatter.

Hva fikk deg til mange år senere å kjøpe IF?

Jeg tenkte den gang - dette var på midten av 90-tallet - at IF er en bunnsolid seilbåt med gode seileegenskaper som også er rimelig å ha og enkel å vedlikeholde. Jeg visste at den var en aktiv klasse som ga mulighet for å være med og

kappseile, og jeg kan idag fornøyd konstatere at slik er det heldigvis fortsatt. Jeg husker også at jeg ble sterkt anbefalt av IF-klassens nå avdøde grand old man, Kristian Hansen, å satse på IF. Samtidig er IF også en glimrende turseilbåt, og jeg har hatt mange flotte seilferier ombord i den.

Hva er dine ambisjoner for sesongen?

Nå gjør jo coronaepidemien hele seilesesongen noe usikker, men såfremt de ikke blir annullert, tar jeg sikte på å være med i alle de tradisjonelle regattaene for IF, dvs Færder'n,

NM, Kongens serieeilaser og IF-serien. Som tidligere somre blir det nok også mye turseiling, hovedsakelig i Oslofjorden. Favoritthavnen i så måte er Ranvikholmen syd for Tofte.

Hva er det du liker og misliker mest med IF-båten?

Selv ikke en IF er perfekt, og jeg må nok si at jeg opplever at sittekomforten i cockpiten står noe tilbake å ønske. Dens sterke sider er som nevnt gode seileegenskaper, et aktivt miljø og et rimelig og enkelt eierskap.

Hvordan opplever du miljøet i IF-klassen?

Det er meget bra og inkluderende, og jeg synes klassen er flink til å følge opp de som er nye i IF.

Hvordan ser du på fremtiden for IF-klassen som kappseilingsbåt?

Som mange andre klasser har også IF opplevet en viss stagnasjon i regattasammenheng, men vi er etter Express fortsatt den største entypeklassen i Færder'n, og gitt dens nevnte sterke sider og at vi har et så godt miljø, er jeg overbevist om at klassen vil være tallrikt representert på regattabanen i mange år fremover, slik den allerede har vært det i omtrent et halvt århundre.

Hvilken enkelting er du mest fornøyd med å ha ombord?

Jeg synes det er en stor betryggelse å ha VHF ombord, noe jeg forøvrig mener burde være obligatorisk for alle båter over en viss størrelse. Jeg er også godt fornøyd med det byssearrangementet jeg har ombord, som er noe som først kom på de siste årgangene da båten ble produsert. Det er utstyrt med både vaskekum og vannpumpe, og kan enkelt skyves inn under babord cockpitbenk når det ikke er i bruk. I tillegg har jeg også satt på et motorfeste på hekken som fungerer, i motsetning til den tradisjonelle typen, slik at jeg enkelt kan heve og senke motoren fra cockpiten.

Seiler du fortsatt IF om fem år?

Jeg er kommet i en alder der jeg må ta én sesong om gangen, men såfremt helsen holder, vil du nok se meg på regattabanen i mange år fremover.

Caprifol NOR 176

Navn: Bjørn Andersen

Alder: 77 år

IF-seiler siden: Forening: Oslo Seilforening

IF-eier siden: 1994 eller 1995, husker ikke nøyaktig

Deltatt i følgende regattaer i 2018: IF-serien, Færder'n, NM og Kongens serie-seilaser.

Formannens HJØRNE

SEILING I CORONAENS TID?

❗ I DISSE DAGER DREIER STOR SETT ALT SEG om Coronaviruset og hvilke konsekvenser det har for hele verden. Det legger store begrensninger på alle våre bevegelser og selv båtlivet stopper opp. For mange er seiling ensbetydende med frihet og glede og kan skje både alene eller sammen. Så det pågår nå en forholdsvis hektisk aktivitet i alle idrettsmiljøer og seiling er intet unntak.

For å få kabalen til å gå opp med alle sesongens aktiviteter och regattaer har det vært en nøysom planlegging. For IF klubben er årets NM som vanlig en sentral begivenhet. Når så Coronaen slo til ble alt snudd på hodet. For første gang har vel både Skagen Race og Færder'n blitt utsatt til høsten, det vil si august og september. Det skaper ikke akkurat enkle forhold for andre arrangementer da sesongen stor sett endres fra mai til september til august og september. De fleste kan vel se for seg hva det betyr og hvilke utfordringer det skaper! Men det må sies at arrangørene virkelig viser fleksibilitet og er løsningsorienterte når det gjelder å se på alternativer! Men en gang kommer vi nok tilbake til «normalen» og en sesong som varer fra mai til september. Og jeg tror nok lidenskapen for seiling overlever da den sitter dypt i de fleste – og en så spesiell sesong som i år vil nok bli et spesielt minne! Derav tittelen – lånt fra Kjærlighet i koleraens tid - historien om kjærlighet som overlever alt, varer livet ut og ikke rustet! For mange klubber/foreninger kan situasjonen skape usikkerhet rundt økonomi – det vil si inntekter. Noen vurderer nok om de skal kjøpe lisens eller ikke – men ikke vær i tvil! Det kan fort skje endringer, noe vi ser nesten daglig nå, så vær forberedt og ha alt i orden, både båt og formaliteter!

Så selv med den tiden vi er i ønsker IF klubben alle medlemmer en fin sesong - når den måtte komme og håper alle holder seg friske og raske!

God sesong – tross alt!



Morten Mero, formann
Norsk IF-båtklubb

SKAL VI SEJLE I DANMARK – ELLER HVAD?

FOTO: ANDERS LUND



Vi vil sejle – ikke gå på land og vente! Derfor må vi sejlere – du og jeg – få vores klubber til at kontakte Dansk Sejlunion og lægge pres på, så vi får nogle acceptable coronaregler at sejle under, regler som hænger sammen med virke-

ligheden. I den givne situation har vi selvfølgelig hidtil accepteret forholdene, blandt andet fordi der har været så stor usikkerhed om den farlige covid 19. Men forsamlingsforbuddet bruges forkert på sejlsporten.

DERFOR HAR JEG SKRIFTLIGT TAGET KONTAKT til Christian Lerche, som er direktør og leder af Dansk Sejlunion, og som i Dansk Sejlunion er ansvarlig for de gældende Corona retningslinjer. Christian oplyser, at Kulturministeriet og politiet bekræfter, at sejlsporten er omfattet af forsamlingsforbuddet. Det er derfor åbenbart de to instansers fortolkning af forbuddet, som giver sejlsporten de meget stramme regler, som i skrivende stund er gældende. Ifølge de nye aktuelle tal for forbuddet må vi maksimalt være 30–50 personer, som deltager i en kapsejls – og det er deltagere, baneledere og hjælpere tilsammen. Man mener i Dansk Sejlunion, at vi bare må håbe på, at forsamlingsforbuddet bliver løftet til et højere antal.

DER TIL ER FAKTA:

I en kapsejls samles vi ikke, som man gør i andre sammenhænge. Vi er ikke sammen som det eksempelvis sker

på Islands Brygge eller til ”Smuk Festival” i Skanderborg. Det ville vi måske gerne både før og efter kapsejlsden. Dette kan på land styres under forsamlingsforbuddet, hvor der efterhånden er stor erfaring. Vores sejls, både tur- og kapsejls, er meget lidt kontaktdrivende, og vores sejls er udendørs, hvor smitterisikoen er meget lav.

Tursejls giver normalt ikke kontakt med andre til havs, kun når man er i havn – og der er givne regler. Ved kapsejls er der hverken ved starten eller resten af sejlsden ingen båds besætningsmedlemmer, som er tættere på besætningsmedlemmer i andre både end den krævede afstand. Straks efter starten spredes bådene ud over banen med stor afstand for at få ”fri vind”. Hvis det skulle ske, at et par enkelte både under sejlsden kommer tæt på hinanden, er det med flere meters afstand, og det er i ganske få sekunder. At man fortolker forsamlings forbuddet på den brede og i bund og grund ukorrekte måde overfor sejls på vandet

har absolut ingen sammenhæng med virkeligheden.

I Sverige mener ”Folkhälsomyndigheten” (Sundhedsstyrelsen), at de enkelte sportsgrene er så forskellige, at man fra myndigheden ikke vil opstille regler for det samlede eller de enkelte sportsforbund. Derfor har man givet de enkelte sportsforbund pligt og frihed til indenfor en sundhedsfaglig ramme at give regler for afvikling af sporten. Dette er klogt tænkt. Således har Svenska Seglarförbundet lavet regler, som muliggør en afvikling af kapsejladser under behørig smitte-sikkerhed. Vi kan i Danmark ikke bare håbe på, at myndighederne tager de rigtige beslutninger for vor sejls. Vi kan ikke lade Dansk Sejlunions ledelse resignere over for Kulturministeriet og politiet, og acceptere, at de offentlige styrelser tager beslutninger for vores sport uden tilsyneladende at vide, hvordan det foregår ude på vandet.

Men dét ved du som sejler – om nogen. Du kan argumentere for en korrekt måde at anvende forsamlingsforbuddet på vor sport. Vi må være aktive for at få nogle hensigtsmæssige retningslinjer. Som Søren Brostrøm, direktør i Sundhedsstyrelsen, forleden i aftenshowet sagde; Vi som samfundets ledere har en forpligtelse til at give en vejledning og tage beslutninger, som er i harmoni med samfundets funktion.

Snak sammen, og få din klub til at kontakte Dansk Sejlunion eller anden relevant offentlig institution. Så kan vi måske få vore myndigheder til at give nogle retningslinjer, som hænger sammen med virkeligheden.

PREBEN LERCHE

IF-BÅD DEN 69 - ADMIRALINDEN

IF-FÖRBUNDETS RIKSÅRSMÖTE

Mötet avhölls på Barken Viking i centrala Göteborg. Vi inledde med en god lunch och tog sedan lejdarna ner till undre däck där ett fint konferensrum stod redo.

EN LITEN MEN ENGAGERAD SKARA gick sedan igenom medlemsantal som är sakta ökande, ekonomin som är liten men stabil och ett ökat antal planerade aktiviteter. Bland alla roliga projekt som diskuterades finns det växande internationella samarbetet med aktiva klubbar i Holland, Tyskland och England. Dessutom har vi kontakt med seglare i USA, Uruguay och Ryssland. Så fort coronapandemin lugnat sig kommer vi ordna gemensamma regattor årligen. Ett annat trevligt projekt som riksstyrelsen lovat leda är att skapa en Handbok för IF-båten, baserat på de bästa artiklarna från Medvind och de finaste trådarna från ifboat.se forum. Vi tror en sådan handbok kan bli användbar för alla IF-seglare, nya som de gamla inbitna. Den gamla styrelsen fick ansvarsfrihet och den nya styrelsen,

som valberedningen föreslagit, invaldes. I år är undertecknad åter er ordförande och Joop Somhorst sekreterare. Marek Janiec är vice ordförande, Fredrik Wigelius kassör och ny i styrelsen är Ingemar Ådahl från Göteborg. Tack för förtroendet och alla poströster! Vi ska göra vårt bästa för att få ännu mer fart på förbundet!

Bland annat diskuteras en mer centraliserad ekonomi, men decentraliserad verksamhet där IF-seglare varhelst i landet kan äska medel för att bjuda in en föredragshållare, ordna en kurs eller liknande.

En ny klassregeländring gick också igenom i en första omröstning; att tillåta upp till fyra seglare ombord vid bankappsegling. Med denna reform hoppas vi det blir lättare för etablerade team på tre att introducera nya seglare, och det öppnar en möjlighet för lättare seglare att ta med en fjärde person för att öka besättningsvikt och styrka i båten. Det skulle kunna göra IF-segling ännu mer attraktivt även för unga seglare och kvinnor!

KARIN HÅRDING, SWE1489 IDA GLID II

Marek Janiec
Vice ordförande



Fredrik Wigelius
Kassör



Ingemar Ådahl
Ledamot



Karin Hårding
Ordförande



Joop Somhorst
Sekreterare



FÖRBUNDETS BÅT PRYDAMARI



Nick Krol och Ulrika Grufman bottenmålade Pryda nu i våras – bra jobb! Det blev ett toppenresultat!

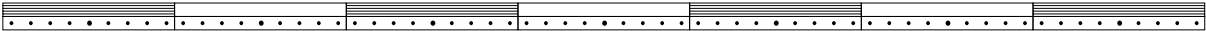
Förbundets klubb-båt Prydamari hälsar en ny säsong välkommen.

SOM VI SKREV OM I FÖRRA MEDVIND så har vi investerat en hel del resurser i vår förbundsbat Prydamari. Eftersom det har varit så lätt att alltid få hjälpende händer så har vi stimulerats att ytterligare höja nivån på henne. Och det gör vi rejält i år. Vi tar saker och ting successivt med Prydamari. Hellre vänta med kosmetiska saker, även om det finns på åtgärdslistan. Grundtanken framöver nu är att det vi gör med henne, gör vi riktigt bra. En sak i taget. Vi har ju sedan bara några år en ny motor (fyra års nygaranti kvar, Suzuki har sju års garanti) en liten lätt stiltjemotor på bara 2,5 hk men smidig att hänga på och av. Detta var också tanken när vi införskaffade motorn. Vi vill ju att

Pryda visar upp sig på kappseglingsbanorna, och att förbundets medlemmar ska kunna hyra en IF som verkligen kan hävda sig på en klass-segling till en fördelaktigt pris.

Nytt för i år är:

- Ny segelgarderob från välrenommerade Gran-segel.
- Nya dynor
- Nyspacklad och nymålade botten – man kan vinna ett SM med Prydas bottenfinish!
- Nylagrat roder – inget glapp längre
- På cruisingstoren har vi sytt in travare som gör tursegling mycket lättare.
- En Porta-potti på specialbyggd konsol i förpiken
- Nytt storfall och nytt spinnfall



- Kvar att göra i år, i mån av tid:**
- En kombilanterna i masttoppen samt fixa belysningen i ruffen.
 - Justering av storskotsarrangemanget
 - Justering av akterstagssträckaren och ett nytt akterstag.
 - Justering av motorfästet så motorn ska bli lättare att tippa upp.
- Senare:**
- Nytt elsystem med liten solcell på en av akterluckorna, då slipper man ladda batteriet.
 - En mer omfattande uppfräschning av interiören.
 - Demontering av gamla kompassen och igenplastning av skottet där den nu sitter.
 - En kosmetisk genomgång av utsidan med lite gelcoat-lagningar
 - Krängband till sittbrunnen, för säkrare och bättre kappsegling. Krängbanden ska sen alltid sitta i.
 - Dekaler utmed friborden som förstärker igenkänningsfaktorn för både själva båten men även Svenska IF-båtförbundet.
 - Alla trimfunktioner som det anstår en båt som seglar

- svenska mästerskapen varje år.
- En tydlig och inplastad inventarielista samt beskrivning av grundläggande funktioner, som framförallt kommer att vara bra för de medlemmar som hyr henne för cruising för första gången.

Vi kommer höja grundhyran lite och vi differentierar även hyran med det nya racingstället.

Hyra med:	crusingsegel	nya racingsegel
Heldag	600 kr	1 200 kr
Helg	1 500 kr	3 000 kr
SM	3 000 kr	6 000 kr
Vecka	3 000 kr	6 000 kr

På sikt vill vi ha Prydamari som ett riktigt fint exempel på en avskalad, lättseglad, snygg och snabb kappseglings-IF. Ju mer avskalad och lättrimmad båten är desto lättare blir hon att även cruisingsegla och med den inriktningen slår vi två flugor i en smäll. En trevlig tillgång för alla medlemmar.

FREDRIK WIGELIUS, SWE 1928 "PRIMULA"

Theodor Uhmeier som gillar kappsegling har jobbat hårt och fått fin hyfs på Primulas skrovliga bottenfärg. Prydamari med nymålade botten och nypolerade fribord.





VÄLKOMMEN TILL SM 2020 PÅ FRAMNÄS

Årets SM-seglingar blir på Västkusten, närmare bestämt 5–8 augusti 2020. Arrangör är SS Fram, en anrik klubb grundad 1896 som håller till på Framnäs på Bohus Björköns sydspets, just utanför Göteborgs hamninlopp. Där har klubben en egen anläggning med hamn, bryggor för gästande båtar, flera byggnader och inte minst Rotundan, ett klubbhus högt uppe på berget med stora ytor för såväl After Sail som fest.



Hamnen Smutta på Framnäs med klubbhuset Rotundan i bakgrunden.

🚦 **ALLT DETTA ÄR TÄMLIGEN OVANLIGT** på Väst-kusten, där klubbar sällan har egen hamn, utan det är oftast kommunala anläggningar. Det är lätt att nå Björkö med bil, färjan från Hjuvik går hela dagarna och det går buss från Göteborgs centrum. Det är sex nm från Långedrag och tio nm från Lilla Bommens hamn.

Kappseglingarna ska genomföras på Dana fjord, just söder om Grötö, ca 1,5 nm S om Framnäs. En möjlig reservbana ligger öster om Björkö, ca 1 nm NO om Framnäs, i ett mer skyddat läge. Utseglingarna blir således korta och vi kommer att segla en kryss-länsbana som tar cirka 50 minuter att segla. Banområdet ligger i sjölä från Kattegatt, utom för vindar från SV – SO. Området har inte använts så ofta för bansegling under senare år, utom för några större jolleregattor. Så det kan inte sägas vara någon ”hemmaplan” för Göteborgsseglingarna.

Björkö, som tillhör Öckerö kommun, har en bofast befolkning på runt 1500 personer. Centrum ligger vid Skarvik, knappt tre kilometer norr om Framnäs, och där finns ICA-butik, skeppshandel, pizzeria, restaurang SeaSide, sjömack, med mera. Halvvägs dit finns ett vandrarhem med camping där boende reserverats.

Kom och segla SM på Framnäs, och du som inte kappseglar själv ännu, kom och delta i festen! SS Fram har gästplatser vid bryggan mot Kalvsund. I skrivande stund är vi alla, såväl arrangören SS Fram som VIF, optimister och räknar med att alla corona-restriktioner är över i augusti så att årets SM kan seglas som planerat eller med få restriktioner.

GÖRAN EJDELING

Karta över skärgården och banområdet.





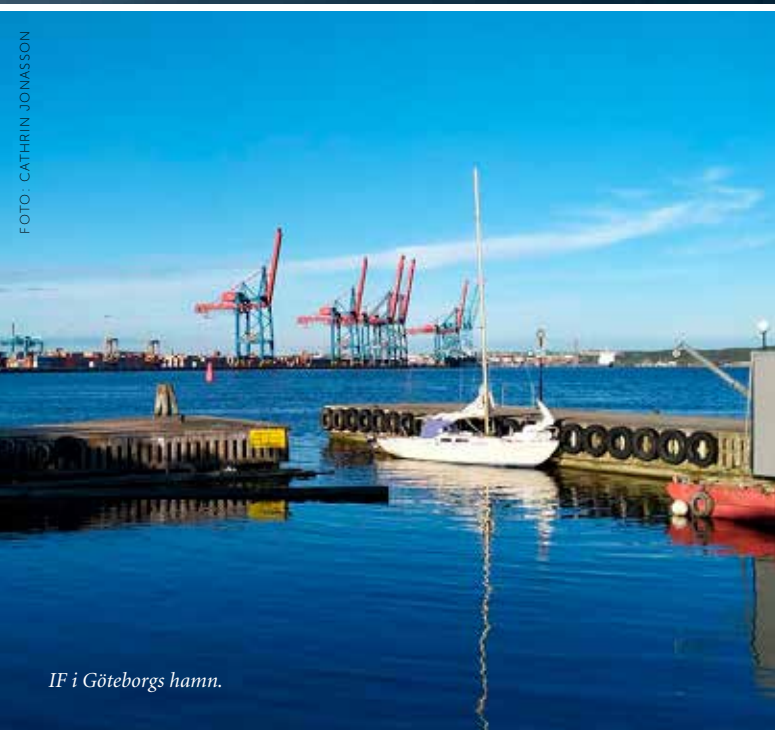
Tisdagssegling på Västkusten.



After-sail på SM i Ekoln 2020.



Djupsundsholmarna, utanför Hyppeln i Göteborgs norra skärgård.



IF i Göteborgs hamn.



Midsommar med IF Åda.



Bambi, 2189 från Almösund på Tjörn, håller avstånd på Kärnön.

FOTO: ERIK AMLE WAHLSTRÖM



Ida Glid II på cruising.

FOTO: PER HOGSTRÖM



Johan Åqvist, Sandblom och Ulf Wrangé, på Ekoln under en kvällskappsegling tidigare i vår.

FOTO: JONAS ETTMO



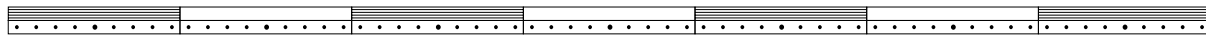
Gorm, 1265, med Vinga skymtandes i horisonten.

FOTO: JOHAN HEBBE



I Göta kanal, Lyrestad.

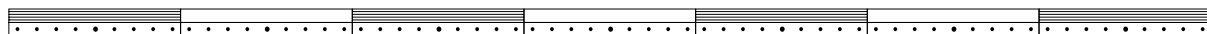
FOTO: CHARLOTTE SUNDBLAD



Axplock ur ett seglarliv



AV BRITT OCH BENGT LÖNNROTH,
BS ARKEN, KUNGSÅNGEN, STOCKHOLM



ÅRET VAR 1973 OCH VI BLEV MED BÅT, en Mälar-22, och barn, Anna. Senare, i juni 1974 med en vild 9-månaders tjej hände det grejer. En av händelserna var när hon stod på huvudet rakt ner i durken och det blev ilfart till Sachska barnsjukhuset. Det slutade väl, som tur var. Andra dråpliga händelser med barn är ju att allt skall kastas i sjön för då blir det ju stor uppståndelse på föräldrarna. Där åkte nappen i sjön, borta. Där åkte skorna i sjön, borta. Där åkte nappflaskan i sjön, borta. Ja, det var några av incidenterna man fick tåla.

Eftersom det blir väldigt blött att segla omkring på en "planka" i grov sjö bytte vi till en fin träfolka 1976, som öppnade vägen ut till större vatten och åländska skärgården. När Per föddes 1978 tyckte vi att vi skulle försöka hitta vår drömbåt, en IF, som är något större än träfolkan. IF-en har alltid varit vår drömbåt och nu kunde vi äntligen finansiera denna dröm. Vi var runt och tittade på många IF-ar, som var till salu. Till sist hittade vi rätt båt på Margretelundsvägen i Bromma. Denna fina båt ägdes av Stefan Qviberg, bland annat välkänd båtkonstruktör av Arcona-båtarna. Han var också en välkänd kappseglare och därav var ju denna båt fullständigt kappseglingssutrustad, vilket vi tyckte var viktigt. Bengt och Stefan seglade kappseglingen Lidingö Runt redan samma vår som vi köpte båten. På den tiden var IF-klassen jättestor. De kom detta år på en 7:e plats.

EN NY PERIOD I VÅRT SEGLARLIV TAR SIN BÖRJAN

Jag, Britt, kände stor lust att få uppleva åländska skärgården igen, eftersom jag tillbringat en del av min uppväxt där under somrarna i mina föräldrars båt. Nu gällde det att planera väl med tanke på att vi hade två småungar ombord. Granhamn är en lämplig plats att starta från inför seglingen över Ålands hav. Lämplig överfart kom vi fram till borde ske på natten, då barnen sov. Denna sommar i början av juli 1980 hade börjat bra med varmt och vackert väder. Här kommer ett utdrag ur loggboken:

Ute i Kalmarsund.



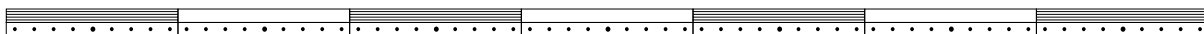
"Nattseglingen börjar den 4 juli kl 23,01. Övriga seglare i hamnen tittar förvånat efter oss. Risk för dimma vid Söderarm, så radarreflektorn hissas upp. Fin segling i nordostlig vind, 5 - 7 m/s. Remmargrund passeras kl 01,10. Jag laddar upp med smörgåsar och kaffetermos och går och lägger mig vid 2-tiden. Bengt seglar nu ensam. Kl 06,00 passerar han Nyhamns fyr och jag vaknar inte förrän 3 timmar senare då vi skall angöra Möholm i den vackra arkipelagen Sommarö, som har målarnatur. Nu fick Bengt några timmars sömn medan jag och barnen badade."

FINLAND

Redan dagen efter lämnar vi åländska skärgården på väg mot finländska skärgården. Vi stannar ett par dagar i vackra Hangö och fortsätter sedan resan mot Helsingfors. På vägen dit träffar vi trevliga finländare och vi får tillträde till både HSS (Helsingfors segelsällskap) och NJK:s (Nylands Jaktklubb) klubbholmar. Den 14 juli angjorde vi NJK:s gästhamn i centrala Helsingfors och blev välkomnad av hamnkaptén Grönros i sin uniform. Vi besöker bland annat Olympiastadion. När vi lämnar Helsingfors efter två dagar möter vi en stor bogserbåt och skepparen önskar oss trevlig resa hem till Sverige genom sin högtalare. Man kände sig nästan lite kunglig! Vindarna var emot oss på hemvägen med kryss och hård vind. Efter fyra veckor var vi hemma igen efter en fantastisk seglats. Tre år senare förlades semesterseglingen återigen till Åland och Finland. Då besökte vi Kökar som är yttersta utposten i Ålands skärgård där vi till och med var på gudstjänst i den lilla kyrkan. Vi besökte även Nådendal i Åbolands skärgård, som är en trevlig sommarstad med mycket fina restauranger.

BORGHOLM PÅ ÖLAND

Vår första seglats till Borgholm var år 1979. Från 1986 börjar en 30 år lång period med obruten semestersegling till Borgholm. Denna underbara ö som vi blivit helt betagna av. Många upplevelser har det blivit från norr till söder



Bengt och Per myser under vårt fina sittbrunnsskapell.

för att inte tala om konserterna med Ulf Lundell i Borgholms slottsruin eller Kajsa-Stina Åkerströms konsert ute på Allvaret i sommarkvällen. Våra barn, som under dessa år blivit ungdomar och vuxna, säger att det inte är någon sommar, om man inte varit i Borgholm.

Under alla dessa år har det ju hänt många olika incidenter under seglingarna. Alla vet ju att 1994 var det fotbolls-VM i USA. Under segling mot Brandalsund i Södertäljeleden tittade vi på matchen Sverige-Saudiarabien på vår lilla 12-tums TV. Vi skrek och tjoade när Sverige tog ledningen med 1–0. Vi låg på kryss in mot viken men tänkte i upphetsningen inte på utgrundningen från grushögen vid inloppet. Anna sa lite bekymrat ”ska du inte slå, pappa?” Strax därpå rasslade det till under kölen och där satt vi. Bengt hoppade ut på grundet för att försöka få loss oss, men det fanns inte en chans. Som tur är finns det ju alltid hjälpsamt sjöfolk och det dröjde inte länge förrän en motorbåt kom ut och drog oss loss. När vi sedan kom in för att förtöja träffade vi Lasse och Maggan Eriksson från Arken. De hade ju så klart sett oss därute i grushögen och hade sagt till varandra ”är det inte Lönnroths som sitter därute”. Detta har vi haft mycket roligt åt. Alla vet ju vilken kanonsommar det blev när vi fortsatte ”gräva guld i USA”. Som sagt, så är det ju förskräckligt mycket som kan hända på sjön i dessa tuffa vatten under långa seglingar till exempel till Karlskrona i Blekinge skärgård.

MÄLAREN

Vi får ju heller inte glömma vår egen fina sjö, Mälaren – Sveriges rikes vagga. Man kan gott och väl tillbringa en semestervecka i dessa historiska vatten. Man är mycket välkommen till alla båtklubbars klubbholmar. Efter att ha passerat under Kvicksundsbron kan man till exempel vika av norrut mot Borgå lilla gästhamn med tillhörande café,

inte långt från Strömsholms kanal och slott. Vill man gå så långt som till Mälarens slut i väster kan man lägga sig i Kungsörs gästhamn. Där kan man fortsätta till sjön Hjälmarens via Hjälmare kanal med nio slussar. Man kan också uppleva detta med turbåt från Kungsör.

UTDRAG FRÅN VÅRA KAPPSEGLINGAR

Vi har alltid varit intresserade av kappsegling, och ha en båt utrustad för detta. Förutom större seglingar har det varit viktigt att delta i vår egen klubbs kappseglingar som onsdagsseglingarna, ett par timmar en vacker kväll.

Vi har också deltagit i två IF-båts SM, Uppsala år 2004 och Arkösund 2006. Inga framskjutna placeringar där, då vi konstaterade att vi är alldeles för rädda om båten. Vi skulle ju direkt ut på semestersegling, detta år blev det Visby. Flera av de 40 deltagande båtarna fick stora hål i sidorna vid sammanstötningar. De flesta av dessa båtar är skal och används enbart för kappsegling. Vi fick i alla fall pris för snyggaste spinnaker i Arkösund. Jag har ju tidigare nämnt kappseglingen Lidingö Runt och en av de hårdaste seglingarna var år 2006. De redan hårda vindarna vid starten ökade till storm. Det blåste 22 m/s i byarna och 16 m/s



i snitt. Allt enligt uppgift. I den stenhårda kryssen vid ett nedslag på Askrikefjärden höll Bengt på att ramla ur båten, men Per lyckades få tag i honom. Flera båtar fick masthaveri och det låg kappsejsade och skadade båtar överallt. Vi fick en fin placering genom att bli fyra.

ROFYLLDA MINNEN

En av höjdpunkterna är, när man efter dagens segling hittat en lugn och fin natthamn och rattar in SMHI:s land- och sjöväderrapport klockan 21.50 i P1. Meteorologerna blir nästan som ens personliga vänner. Den största favoriten, som vi aldrig glömmar, är Bernt Möller, som med sin skånska, släpiga dialekt nästan somnade innan han kommit till sista observationsposten Rödkallen. Vi tyckte detta var mycket roligt. Vem minns inte också meteorologen Åsa Bodén, som var mycket populär och som det till och med gjordes poplåtar om.

VIKTEN AV VIKTEN

Har vikten någon inverkan på farten på en redan tung båt, som till exempel en IF? Svaret är ja! Det kan bevisas teoretiskt att vågmotståndet är proportionellt mot displacementet.

DETTA INNEBÄR ATT OM VIKTEN ÖKAR med 3–4 procent, kommer vågmotståndet att öka lika mycket. Friktionsmotståndet kommer också att öka på grund av den större våta ytan.

Omsatt i fart kan det i normalfallet översättas till en förlust på någon eller några procent, eller, omsatt i distans, någon eller några båtlängder på en kappseglingsskryss. Det lönar sig uppenbarligen att lätta båten, men trots allt gör det bara litet.

Det finns även en liten hake. För smala båtar som en IF är ballastvikten viktig för förmågan att bära segel. Så, om man kan placera den extra vikten i nivå eller under den vertikala tyngdpunkten, ökar båtens rätande moment i samma utsträckning, och båten kommer att segla mera upprätt med samma segelyta. Det blir litet av gungor och karusell av det hela. Och detta gör man redan i praktiken när man kappseglar med 2,4 då man redan i mellanvind fyller hela kölfickan med vatten.

DET FINNS ALLTSÅ TVÅ LÄGEN!

Det första är i svag till lätt vind, då besättningen sitter i lä för att få balans på båten. Det behövs inget extra rätande moment. All extra vikt är av ondo. Här får den lätta tjejbefattningen också en fördel, och kan utan att göra något extra, vinna någon procent på farten jämfört med andra båtar.

Det andra är när besättningen börjar flytta ut på lovarts-kanten. Om tung flyttbar utrustning hamnar på durken eller ännu hellre i det centrala kölsvinet, bidrar den till stabiliteten och blir inte skadlig på samma sätt. I det läget kan den kanske till och med öka prestandan. Här kommer den lätta tjejbefattningen litet till korta, eftersom de inte kan skapa samma rätande moment.

VAD KAN MAN DÅ GÖRA?

En sak som man kanske inte tänker på så mycket är seglar-kläderna. Jag vägde min bag och konstaterade att den vägde lite drygt åtta kilo. Tre sådana bagar har betydelse och kan kanske kan ställas i land om det är soligt väder och lättvind. Segel väger också. En genua väger sex kilo och en fock lika mycket eller mer. En spinnaker kan väga knappt tre kilo med säck. I lättvind klarar man sig kanske utan extrasegel. "Den stora verktygslådan" kan väga 10 kilo och ska definitivt ställas i land. I lättvind räcker det säkert med en polygrip, några skiftnycklar och skruvmejslar i bestick-lådan för att kunna åtgärda småsaker. Batteriet behövs inte



I svag vind behövs inget extra rätande moment. All extra vikt är av ondo.

om det inte är fråga om nattsegling, inte heller brandsläckaren om man inte har bränsle i köket. Håll dynorna torra. Redan i torrt tillstånd kan de väga uppemot femton kilo. Lagg dem på durken i frisk vind, om det är möjligt.

Till sist, litet data för IF-båten:

Vertikala tyngdpunktens läge (uppskattat): 0,35 meter under vattenlinjen.

Våta ytan: 14,9 kvadratmeter.

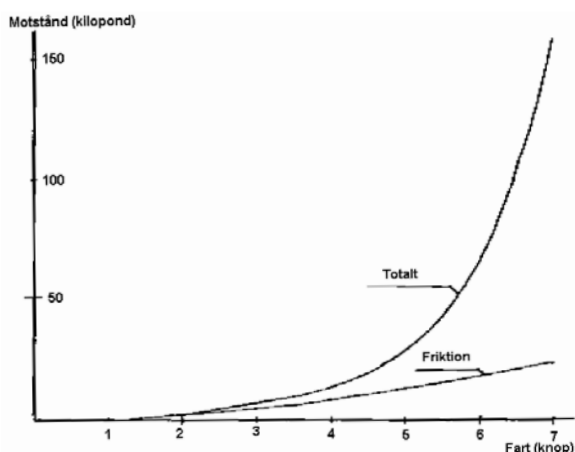
Våta ytans förändring: Cirka 0,2 kvadratmeter eller drygt 1,3 procent per "normalperson" ombord.

MAREK JANIEC, SWE-829 "INGELA"

Upp till drygt en knop finns bara friktionsmotstånd. Här ger även en liten motståndsökning (viktökning) en förhållandevis stor effekt på farten. En plötslig motståndsökning från t.ex. ett svall från en annan båt kan få din IF-båt att stanna helt.

Vid litet drygt 2 knop börjar vågmotståndet märkas, men det är fortfarande bara cirka 30 % av det totala vid cirka 4 knop. Och upp till ungefär 4 knop ökar det totala motståndet bara cirka lineärt med farten, dvs. samma viktökning ger ungefär samma fartminskning. När farten kommer över 5 knop blir motståndsskruvan allt brantare, och samma viktökning ger en allt mindre effekt på farten. Vid farter kring båtens maxfart blir en viktökning knappt märkbar.

IF-BÅTENS MOTSTÅNSKURVA



FÖRSTÄRKNING AV MASTFOTEN

IF-båten har en rektangulär platta på rufftaget över mastbalken där mastens T-järn (mastfot) är fastskruvat. Plattan är som det mesta på IF-båten vederhäftigt konstruerad och fint skulpterad för att utgöra en perfekt bas för mastens T-järn.

JAG BYTTE MIN RIGG på Primula för ungefär tio års sedan. Jag kommer väl ihåg att både Marek Janiec och Göran Ejdeling då förklarade att på grund av att den "nya" masten från Seldén har ett relativt smalt T-järn till

mastens fot, jämfört med den gamla, så borde en stålplatta anbringas under det nya smalare T-järnet. Jag minns att jag funderade på saken, men var förstås alltför sugen på att få upp den nya riggen så fort som möjligt. Jag monterade alltså det nya smala T-järnet direkt på rufftakets plattform tvärs emot Mareks och Görans rekommendationer. Nu efter tio års seglande har det visat sig att gammal är ändå äldst, Marek och Göran fick förstås rätt till slut. Nu hade plattan i akterkant fått en liten konkav antydning och vid hårt ansatt rigg så pressade T-järnet ner materialet kanske

någon eller några mm. Och då materialet börjat att ge med sig så skulle det förstås komma att fortsätta. Fördelen med en välbyggd konstruktion som IF-båten i glasfiberarmerad polyesterplast och marinplywood är ju att man i stort sett kan laga vad som helst på den. Det handlar bara om att lära sig lite om plastarbete och sen förstås investera i själva tiden.

Jag tog bort mitt gamla "nya" T-järn. På grund av att jag hade plastat fast skruvarna en gång var det bara att borra ur dem.

FREDRIK WIGELIUS,
SWE 1928 "PRIMULA"



Bild 1: Primulas masts T-järn demonteras igen efter "bara" tio år. Skruvarna får borras ur och nytt T-järn måste beställas från Seldéns.



Bild 2. När T-järnet är borta så visar det sig att det är fukt i själva plattformen. Borrning genom plattan ner genom marinplywooden som ligger precis under plasten ger blöta träspån. Plywooden är genomfuktig.



Bild 3. Jag bestämmer mig för att försöka torka ur fukten ur plattan och hyvlar bort gelcoaten och det tunna laminatet över plywooden.



Bild 4. Jag torkar med varmluftpistol som blåser flera hundra grader varmt i många, många omgångar så plywooden verkligen blir riktigt torr.



Bild 5. Två kupéfläktar blåser mot mastbalken i många timmar för att värma den så eventuell fukt upp mot plattan evakueras ut genom den genomborrade plywooden i plattan över.

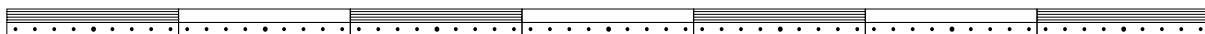


Bild 6. Dags att börja jobba med epoxin, jag har blandat risin och hårdare med det starkaste bindmedlet till så kallad "ketchup-konsistens". Denna hålls ner försiktigt i hålen så de blir helt homogent fyllda av den starka epoxiblandningen.



Bild 7. Ovanpå de fyllda hålen laminerar jag 15 lager rowingmatta med epoxi och bygger på så sätt upp konsolen till sin ursprungliga höjd igen.



Bild 8. Överflödiga matta skärs bort.



Bild 9. Mastens konsol har fått tillbaka till sin ursprungliga form, men med ny styrka.



Bild 10. Nya T-järnet på nya stålplattan monterat och klart. Nu håller konsolen garanterat ägaren ut. Det enda som skulle kunna hända nu är möjligtvis att hela mastbalken knäcks. Skön vetskap om att det är superstarkt och även håller för att fälla eller resa masten direkt i T-järnets mastbult om man nu skulle vilja det. Nytt längre förstag måste beställas för att kompensera för den 8 mm högre basen för masten. Mastens akterstagning (lutning) ska inte förändras.



Hur gammal är Dick egentligen?

Den frågan har vi ofta fått under årens lopp av seglare och andra vänner till vår pappa Dick Westman. Född och uppvuxen i Norrtälje men sedan 20 års ålder bosatt i Örnsköldsvik och medlem i Örnsköldsviks Segelsällskap, ÖSS.

 **VÅR PAPPA FYLLDE 90 ÅR** den 7 februari i år. 1973 köpte vi en IF-båt som fick namnet Pia med segelnummer 1664, efter vår Neptunkryssare som hette Pia med segelnummer 164. År 1977 ställde vi för första gången upp i SM för IF-båtar som gick av stapeln i Sundsvall med 68 deltagande båtar. Vi kom på 10:e plats. Pappa var skeppare och körde även spinnakern eftersom vi inte fysiskt orkade med spinnakern. En av oss döttrar stod på fördäck och dirigerade pappa, eftersom det vid denna tidpunkt kördes spinnaker på slöror och det var svårt att se och kontrollera spinnakern från sittbrunnen. Vår duktiga pappa!

Efter några år kunde vi döttrar köra spinnaker och vi fick bättre placeringar. Som bäst kom vi på andra plats i ett

svenskt mästerskap. Att vi var två kvinnliga gästar gjorde saken ännu roligare.

När storasyster Mona flyttade hemifrån var det läge för lillasyster Ann att mönstra på. När vi för sista gången seglade SM i Härnösand ropade en man till pappa - Blir dina döttrar aldrig äldre? Han hade inte insett att vi var tre döttrar.

MÅNGA ROLIGA MINNEN

Vi har många, roliga minnen och fina resor till och från svenska mästerskap som vi deltagit i runt hela Sverige, bland annat i Lomma, Rå, Oxelösund, Kalmar och Uppsala. När tävlingarna var i Stockholm och norrut seglade vi

alltid till dessa områden. Längre söderut blev det transport via lastbil.

”Pia-båten” har vi seglat själv från det att vi döttrar var 13 år. En härlig och sjösäker båt då man aldrig behövde byta segel. Vi hade fock och genua till IF-båten men efter att vi satt upp focken en gång med förödande konsekvenser beträffande fart vid en kappsegling såldes den följande sommar.

SEGLARKUNGEN

Många somrar hade vi i ÖSS även en årlig vänskapsmatch mot Wasa segelförening i Finland. Vartannat år kom de till Örnköldsvik och tävlade mot oss i lagkappsegling i IF-båtar. Följande år åkte vi till Wasa och seglade lagkappsegling i H-båtar. Detta var mycket trevliga och spännande tävlingar.

Ulvöregattan utanför Örnköldsvik var också ett årligt återkommande event under en lång tid i vårt liv. IF-båtar seglade då i klass och vi var cirka 10–15 båtar. Pappa hann kappsegla över 60 gånger i denna tävling vilket han var mäktigt stolt över. Först seglade han med döttrarna och sedan med sönerna till döttrar och mågar. Vi systrar och våra barn kallar morfar för ”Seglarkungen”. En egenskap

utöver det vanliga har varit pappas otroligt lugna sätt i båten. Aldrig irritation eller högljudda röster på ”Pia-båten”. Har han haft nya och oerfarna personer med i båten har alla känts sig trygga.

VANN KLUBBMÄSTERSKAPET VID 83 ÅR

Under vår uppväxt har vi alltid hört pappa säga att han skulle segla tills han var 80 år. Han överträffade sin egen och andras förväntningar när han vid 83 års ålder vann klubbmästerskapet i ÖSS. Tänk om man får vara så pigg när man är 83. Många seglarvänner och släktingar uppvaktade Dick på hans 90-årsdag. Han blev mycket glad och rörd. Han hälsar tack till alla som kom och gjorde födelsedagen till ett fint minne.

Pappa har lärt oss i familjen mycket men framförallt har han lärt oss att göra det man tycker är roligt samt att alla människor har lika stort värde. Tack Pappa för alla roliga minnen och allt du lärt oss! Du har alltid sagt: Det där kan du! Inga problem! Vi vann inte SM för IF-båtar men för oss kommer du alltid att vara den bästa seglaren.

Tack Pappa! Du är bäst!

DÖTTRARNA MONA, PIA OCH ANN

Hela familjen Westman efter att vi, alla tre döttrar, för första gången tävlade med pappa Dick i en klubb tävling i ÖSS regi år 2010 och vann. Vår mamma Gerd Westman är infälld i bilden. Även hon har tävlat i neptunkryssare med min pappa när hon var ung. Från vänster: Pia Dicksdotter Berglund, Mona Dicksdotter Lidén, Dick Westman, Ann Dicksdotter Karlsson, Gerd Westman.



VÄSTKUSTENS IF-BÅT-KLUBB

ÅRETS VERKSAMHET INLEDDES REDAN 22 JANUARI med att VIF stod som värd för ett föredrag av den internationellt välkände experten på segelbåtsdesign professor Lasse Larsson vid Chalmers. Han berättade om segelbåters motstånd i vattnet, bland annat om betydelsen av skrovets släthet. Vi var över tjugo intresserade IF-seglare och lika många seglare från andra kölbåtsklasser, totalt närmare 50 personer.

Den 17 mars hölls VIF:s årsmöte på hotell Eggers i Göteborg. Detta var precis i inledningen av Coronautbrottet i Sverige, så vi hann precis hålla mötet. Fredrik Hansson har i sommar tänkt segla 505 i stället för IF, så han ville avgå som ordförande. Därför fick Göran Ejdeling åter ställa upp som kandidat.

Följande styrelse valdes:

Ordf: Göran Ejdeling

Sekr: Alf Andersson

Kassör: Joop Somhorst

Ledamöter: Karin Hårding, Olof Johnsson, Ingemar Ådahl

Dessutom adjungerades: Fredrik Hansson och Bengt Cederblad.

Den 26/3 skulle vi haft årets regelkväll, nu tillsammans med Smaragd-klubben, men den blev inställd på grund av coronaviruset. I maj har det planerats en prova-på-segling på Långedrag, dit VIF:s medlemmar bjuds in för att få segla IF med och utan spinnaker, och för att få råd och tips på hur man underlättar båthanteringen och seglar bättre. Nu har vi beslutat flytta denna aktivitet till hösten. Kvällsseglingar hoppas vi kunna segla som vanligt under maj-juni i flera klubbar, bland annat Långedragss och KMS Nordön. På Nationaldagen den 6 juni var vi inbjudna att delta vid GKSS Klassiska regatta på Långedrag, men nu riskerar den att ställas in.

SM för IF-båt ska seglas utanför Göteborg 5 – 8 augusti, med SS Fram som arrangör och med Framnäs på Bohus Björkö som bas. Vi håller tummarna för att det blir av...

Den 15 augusti är det dags för Tjörn Runt och helgen därefter planeras VIF:s årliga skärgårdsträff i Göteborg-Marstrandsområdet. Ännu inget besked om Tjörn Runt, men det är osäkert om det blir av, så det får kanske bli en eskader i VIF:s regi i stället. Som synes, nu är mycket osäkert beträffande olika arrangemang denna sommar, men vi kommer säkert att kunna njuta av att segla på havet i våra fina IF-båtar, trots pandemin! Och du, kolla VIF:s hemsida och på Facebook-gruppen "Segla IF på Västkusten" – där kommer också info att lämnas om VIF:s verksamhet!

GÖRAN, SWE 2404 SVEA

SYDSVENSKA IF-BÅT-KLUBBEN

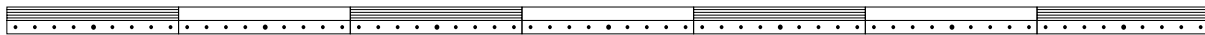
I SSIF KUNDE VI GENOMFÖRA VÅRT ÅRSMÖTE den 10 mars, alldeles innan det svenska samhället började stängas ner för att om möjligt mota Coronaviruspandemin i grind. För omväxlings skull var vi i Lagunens klubbstuga på Limhamn. Sju röstberättigade medlemmar dök upp och en skulle vara med på telefon, men ringde aldrig upp mötet. För en gångs skull var det även fler vanliga medlemmar än styrelsemedlemmar, så det blev inget problem med beviljandet av ansvarsfrihet. Som reglerna är i de här sammanhangen, där pengar är inblandade, får ju en styrelse inte rösta i denna fråga.

Styrelsen omvaldes på alla positioner, men mötet valde två nya revisorer. Vid tillfället för mötet hade SSIF 84 betalande medlemmar. Till dags dato har fem tillkommit, och vi kan räkna in 89 betalande. Fem är nya för i år och tio är bosatta i utlandet, varav två i USA, tre i Holland, två i Storbritannien, en i Tyskland, en i Schweiz och en i Belgien.

Vid tidpunkten för mötet var fortfarande våra planerade vinteraktiviteter och alla seglingsevent öppna och aktuella. För SSIF:s del hade vi planerat att genomföra en splitskurs, navigationsutbildning och en träff med inriktning på båtens elsystem, och det skulle vara möjligt för våra seglare att kunna delta i både det svenska och danska mästerskapet, även så Ven runt och klubbarnas veckoseglingar. Vi hade även planerat att genomföra några medlemsaktiviteter under sommar och sensommar. De planerade vinteraktiviteterna blev det snabbt inget av, men vi hoppas fortfarande att åtminstone några större seglingsevent trots allt kan gå av stapeln.

Med anledning av den pågående coronakrisen har klubbseglingarna i Sundet fått en något annorlunda utformning. I Lomma kommer man att tillämpa Shorthanded och jaktstart. Dessutom kommer man att slopa After Sail. På Lagunen har man bedömt att man ska kunna genomföra klubbaktiviteten på vattnet utan några inskränkningar. Man avstår inte helt från After Sail utan kommer att tillämpa social distans enligt krogmodellen. I Råå kommer veckosegling att genomföras i förenklad form. Det blir ingen träff före eller efter segling, start kan eventuellt improviseras och det kan bli egen tidtagning. Det naturliga turseglingsmålet i form av en dansk hamn är omöjligt, eftersom gästbåtar inte är välkomna i de danska hamnarna. Tyska hamnar är för tillfället helt stängda och får inte användas. För tillfället är alla SSIF:s planerade aktiviteter inställda, men läget kan snabbt förändras.

MAREK, SWE 829, ORDFÖRANDE SSIF



NORDISKA IFRA 2020



FOTO: ANDERS LUND

FÖRKORTNINGEN "IFRA" STÅR FÖR "International Folkboat Racing Association". Organisationen har sina rötter i mitten av 1970-talet, då det fanns planer på att göra IF-båten till, först en nordisk klass som den Nordiska Folkbåten, och därefter en internationell klass. Nordiska IFRA är en samarbetsorganisation från den tiden, mellan IF-båtförbunden i Danmark, Sverige och Norge. Organisationen har stadgar men ingen egen ekonomi.

Vi hade planerat att hålla vårt årliga möte i mitten av mars i Göteborg som brukligt, men det blev inget av detta. Införda internationella Corona-reserestriktioner och andra hinder gjorde att vi beslöt att kalla till ett möte 4 april och att avhålla det som ett digitalt möte på distans.

På dagordningen stod som vanligt frågor av gemensamt intresse, det vill säga tidskriften Medvind, mästerskapskalendrar och andra internationella kappseglingar, klassregler, reservdelsförsörjning med mera.

Vi var överens att Medvind även i fortsättningen skulle ges ut i pappersformat. Som tidigare delar vi på kostnaden för produktionen procentuellt efter medlemsantalet och var och en tar kostanden för distributionen till egna medlemmar. Det innebär att det svenska förbundet betalar cirka 70 % av produktionskostnaden och de danska och norska förbunden cirka 15 % vardera.

Vad gäller årets nationella mästerskap, så konstaterades det att det är osäkert om det kommer att kunna genomföras. I Danmark är tid och plats 20 – 22 augusti i Dragør i Köpenhamnsområdet. I Norge gäller samma veckoslut i Hurum i Oslofjorden. I Sverige gäller två veckor innan, det vill säga 5 – 8 augusti på Björkö i Göteborgs norra skärgård.

Förutom dessa kappseglingar planeras en europeisk "Come Together with Race and Fun" 10 – 12 september i

St Mawes i Cornwall. Planerna är att arrangera liknande sammankomster i fortsättningen, och 2021 planeras preliminärt Tyskland att vara värd.

Vad gäller klassreglerna föreslogs det från Danmarks sida att man skulle ändra kravet på dynor och kök från att vara obligatorisk till att vara valfri utrustning. Norge och Sverige menade att det i så fall skulle ge stor favör till hemmaseglaren som inte bodde i sin båt under en weekendkappsegling. Man föreslog från Norge och Sverige att man istället kunde skriva en dansk särregel eller skriva en ändring i seglingsföreskrifterna.

Sverige presenterade vår föreslagna ändring om besättningsantal och besättningsvikt. Dessutom framförde man behovet av att lösa frågan med de nya undervantsfästena typ "Stem Ball Terminal" som numera standardmässigt monteras av Seldén på nya IF-master. Den konstruktionen mäter inte in enligt gällande klassregler. Eftersom Seldén har levererat dessa master de senaste 10 åren, måste frågan lösas på något sätt.

På dagordningen stod även Peter Grönlunds båt och gemensam strategi kring denna för att i framtiden eventuellt kunna godkänna den som en IF-båt.

Vad gäller reservdelsförsörjning, så konstaterades att Göran Helmer fortfarande är verksam i Strömstad och det finns en prislista på Internet. I Berlin finns Seacamper med Peter Grönlund som bland annat saluför de "danska" röstjärnen, förlängda roderplåtar med mera.

Nästa möte bestämdes till mitten av mars nästa år och att det då bör vara ett "fysiskt" möte, som trots allt är trevligare än ett distans-dito.

EN SAMMANFATTNING AV MAREK JANIEC - UR EGET MINNE OCH UTAN STÖD AV NÅGOT PROTOKOLL.

 Svenska Sjö

Båtförsäkring på mina villkor



*"Hos oss får
du vara med
och dela på
överskottet"*

Josefin, Laser Radialseglare
i världsklass, kund och en av
våra 247 000 delägare.



generator



Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som smidig skadereglering, mer omfattande villkor och resultatbonus för medlemmar. I år får du vara med och dela på nästan 6,4 miljoner kronor genom direkt bonus på 2019 års förnyelsepremie.

Så du kan tryggt gå in på www.svenskasjo.se om du vill veta mer eller räkna ut din premie.