

Medvind

Nr 2 2021

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

• NORSK IF-BÅTKLUBB

• IF-KLUBBEN I DANMARK

NORSK IF-BÅTKLUBB 50 ÅR
TOALÖSNING PÅ IF
NY AVDELNING: DYNING





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: 0707-61 25 58
PER.OSVALDS@SBK.GOTEBORG.SE

LAYOUT
KÄJSA LINDH
KL@THEBIGPLAN.SE

TRYCK
EXAKTA PRINT

PAPPER
EDIXION

TYPOGRAFI
CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:
MOGENS CARREBYE



INNEHÅLL

ORDFÖRANDEN HAR ORDET.....3

ÅTTE KJAPPE I LENS4

FORMANNENS HJØRNE.....6

IF-BÅTENS HISTORIA7

AN IF’S SAILORS STORY8

NORSK IF-BÅTKLUBB 50 ÅR10

SAMMEN I 50 ÅR14

TOALÖSNING PÅ IF17

PLASTLAGNING AV DEFEKT BOTTENKISTA18

ZINGOALLA.....20

DYNING22

IF-BÅTKLUBBARNÄ23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET ORDFÖRANDE KARIN HÄRDING DALEN 110 442 73 KÄRNA MOBIL: 076-618 36 44 KARIN.HARDING@BIOENV.GU.SE VICE ORDFÖRANDE MARTIN RUNDSTRÖM MOBIL: 0707-33 96 96 MARTIN.B.RUNDSTROM@GMAIL.COM 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 OLOF JOHNSSON MOBIL: 0708-20 00 90 OLOF.OJ.JOHNSSON@VOLVOCARS.COM REDAKTÖR MEDVIND PER OSVALDS 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 JOHN ERIK LYCHE HOVMANSBYVEIEN 15 NO-1389 HEGGEDAL MOBIL: +47 915 50 096 JLYCHE@HOTMAIL.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-BÅTSÄGARE!** Välkomna till ett nytt nummer av vår medlemstidning Medvind! I detta nummer börjar vi en ny tradition där vi lyfter roliga, viktiga eller intressanta artiklar från arkiven och njuter av vår långa fina historia som Sveriges snyggaste familje- och kappseglingsbåt under rubriken Dyning.

Vi har även ett reportage från en ny IF-ägare, en Youtuber som lägger ut roliga filmer på sina bravader i Vänern och har fått många följare där.

En liten men ack så viktig detalj för att få alla gästar och familjemedlemmar att trivas ombord är en bra toalett, läs reportaget om hur man fixar det enkelt för sig.

Vi har också glädjen att presentera ett reportage från Amerikanska västkusten där Scott Wall hittade en förfallen IF i en trädgård och räddade den. Han seglar den i San Francisco Bays stormiga vatten och är lika förtjust i sin IF som någon svensk kan vara, det är något med tidlös design tror jag.

Jag vill också passa på att påminna er om vår fina hemsida ifboat.se, där är det fritt fram att ställa frågor om alla era grubblerier om hur man trimmar eller lagar en IF-båt, där finns expertisen samlad.

Här på västkusten har tisdagsseglingarna börjat och undertecknad har fått njuta av de första träningsracen på Älgöfjorden söder om Tjörn. Det var gudomligt skönt att komma ut i sin IF-båt igen och skota hem och styra upp mot vinden tills telltalesen är som lika med tecken och så bara följa vindvriden i timme efter timme.

Mot nya äventyr!



Karin

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

SHORT IN ENGLISH

 **DEAR IF-SAILORS.** You are most welcome to this new issue of our for-members-only magazine Medvind! We hereby start a new tradition, to revive an old interesting or amusing article from our achieves starting in 1975.

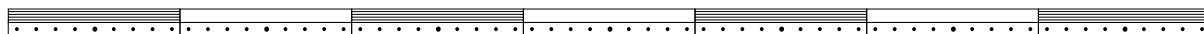
We also present a very modern article from a real Youtuber who is publishing small films from his learning curve as new IF-boat owner.

A small but important detail on our boats is the toilet, here is a smart and simple set up described. Furthermore, we proudly present our new international IF-boat owner Scott Wall, and his story about how he found and rescued

an abandoned IF-boat in a garden and is currently bringing her back to life and exciting sailing adventures on San Francisco Bay!

Here, where I live we have begun the local regattas again, and I promise you it's even better that you can remember when you miss sailing over winter, to tighten the sails, to steer up towards the wind and see tell tales become like equal sign, and then just follow the twists of the wind hour by hour, it's as meditation.

And it takes us to new adventures.



ÅTTE KJAPPE I LENS

Regjerende norgesmester Per Jul Hansen har seilt IF i to tiår, men tar ikke seg selv mer høytidelig enn at han gladelig overlater rorkulten til andre og selv nøyer seg med å håndtere genoaskjøtene.

Når begynte du å seile?

Jeg begynte å seile rundt 1980, da i Snipe, og i motsetning til mange andre, som har startet sin seilkarriere som mannskap hos en annen, begynte jeg fra første stund som rormann, og den gang stort sett med min kone som mannskap.

Det litt pussige her er at jeg istedenfor å gå fra mannskap til rormann, har gått motsatt vei og ”degradert” meg selv til menig gast ombord i egen båt. De siste årene har jeg nemlig overlatt roret til enten Pål Berg eller Terje Johannesen. Det er en arbeidsfordeling som jeg har vært meget godt fornøyd med og som jeg synes har fungert svært godt.

Jeg vil gjerne benytte anledningen til å rose de to for deres kyndighet og dyktighet som rormenn, og må nok gi dem æren for resultatene vi har oppnådd.

Når og hvorfor gikk du over til IF?

Det er mange old boys som holder det gående i Snipe, men jeg følte jeg var kommet til et punkt der jeg ønsket meg noe mer komfortabelt. IF-klassen så jeg jo hver onsdag sammen med Snipene i serieseilasene, og da falt valget naturlig på den. Her fikk jeg en båt som ga fortsatt mulighet for kappseiling, som var rimelig i anskaffelse og vedlikehold og som ikke minst så ut som en seilbåt skal med fine og klassiske linjer.

Efter å ha vært med som mannskap hos Trond Aasland et par ganger, var all tvil feiet til side, og jeg kjøpte så min første IF-båt helt på begynnelsen av 2000-tallet, og et par år senere kjøpte jeg min nåværende båt av Pål Berg som da hadde vunnet flere NM med den.

Har du et spesielt minne fra IF-seilingen?

Jeg har som nevnt vært så heldig å få ha med meg meget dyktige folk ombord – før de to nevnte hadde jeg også den nå avdøde snipelegenden Birger ”Bigga” Jansen med som rormann – og det å få bli NM-mester med deres hjelp, har vært stort. Av mer traumatiske minner kan nevnes et par kollisjoner der jeg i den ene av dem fikk baugen til en annen IF over hele hyttetaket på min egen båt og i det andre tilfelle klarte å lage hull i baugen på den andre båten med påfølgende inntak av vann. Heldigvis lar IF-båtene seg enkelt reparere av kyndige folk.

Apropos reparasjoner, hva er den mest omfattende jobben du selv har gjort på din IF?

Den båten jeg har nå, var både meget godt vedlikeholdt og utstyrt da jeg kjøpte den, så jeg har vært heldig som har sluppet unna med det vanlige vedlikeholdet. Det eneste som kunne være verdt å nevne, er en ekstra lang spribom – den er ca en halv meter lengre enn den vanlige teleskopbommen – som jeg har satt sammen av to andre spribommer. Den bruker jeg kun i lett vind.

Hva er planene for neste sesong?

Jeg håper vi kan få en mer normal regattasesong neste år, og jeg kommer da til å stille opp i det som blir av de tradisjonelle regattaene vi har i IF-klassen.

Hva er IF-båtens sterke og svake sider?

Utover det at båten er enkel og rimelig å vedlikeholde og også har gode seileegenskaper, vil jeg særlig trekke frem det svært hyggelige miljøet vi har i klassen. Selv om vi er konkurrenter under kappseilas, hører jeg likevel ikke annet enn gode og oppmuntrende ord imellom oss. Å få hjelp og råd, enten det er under båtpussen på land eller tips for trimming av båten, er noe av det hyggeligste med å seile IF og er noe som får meg til å fortsette i klassen.

Jeg vil også få rose styret i IF-klubben for jobben det gjør med å promotere klassen og tilrettelegge for kappseiling. På minussiden må jeg nok si jeg finner det besværlig med til stadighet å skulle sette motoren på og ta den av.

Hva er din favoritt ”duppedings” ombord?

Jeg er veldig godt fornøyd med å ha en kulelagret skjøteløper for genua som med en trimline enkelt kan justeres frem og tilbake også når den er under belastning.

Vil du fortsatt seile IF om fem år?

Det vil jeg helt sikkert gjøre så lenge formen holder.

BJØRN, NOR 30

NOR 135

Navn: Per Jul Hansen

Alder: 70 år

Forening: Bærum Seilforening

Seilt IF siden: Husker ikke nøyaktig år, men siden begynnelsen av 2000-tallet.

--	--	--	--	--	--	--



Formannens

HJØRNE

 **HER I NORGE HAR VI LAGT BAK OSS** et annerledes år ingen hadde drømt om at kunne komme. Selv seilingen ble merkbart berørt av koronaen. Det endte imidlertid med god aktivitet på onsdagsseilasene i regi av Bærum Seilforening sist sommer for de som av hensyn til strenge smittevernregler fikk anledning til å delta.

Her i Norge er vi en ganske så aktiv klasseklubb for tiden, tross svært lite sosial aktivitet i vinterhalvåret. Vi pleier jo å ha medlemsmøter med temakvelder og sosialt samvær, noe som i korona tid ikke lar seg gjennomføre. Vi i styret var med i «klassebåt forum», hvor alle klasseklubber i Norge møtes. Riktig nok denne gangen på Teams. Grunnet korona situasjonen ble de fleste regattaer avlyst i fjor for alle klasser, noe de fleste klasseklubber har merket med tanke på medlemstall og aktivitet generelt.

Norsk IF-Båtklubb lå faktisk an til å være en av Norges mest aktive og største klasseklubber. Det er vi særdeles stolte av. Norsk IF Båtklubs Facebook sider er preget av stadig aktivitet og nye medlemmer. Dette er medlemmer bare i vår Facebook gruppe, og jeg vil slå et slag for at disse også melder seg inn i klubben vår. Det koster så lite for den enkelte, men støtter en særdeles god sak. Det koster faktisk litt å drifte en aktiv klasseklubb som også er en del av et Skandinavisk samarbeide som bl. annet ivaretar våre klasseregler og utgir bladet Medvind. Våre medlemmer får 2 ganger i året tilsendt Medvind som er et Skandinavisk IF Blad for medlemmer av de Skandinaviske IF klasseklubber i Sverige, Danmark og Norge. Her er det mye fint IF Stoff. Det å være fullverdig medlem av Norsk IF-Båtklubb innebærer også tilgang til de Svenske IF-Båtsidene på nett, som er passordbelagt. Her kan man finne arkiv fra nettopp gamle Medvind med morsomme artikler, gode ideer og råd for å ivareta en «fin gammel dame» som vi etter hvert kan kalle båten vår. I tillegg til dette er det mye bra stoff lagret der.

Om ikke det er nok, så utgir vi hvert år vår egen Årbok med diverse artikler, medlemsregister og båtregister. Kontingenten for å være medlem dekker jo også under

normale omstendigheter medlemsmøter, ofte med tilhørende servering og spennende foredrag fra eksterne foredragsholdere. Vi avholder også treningssamlinger på Ytre Vasholmen hvor man stiller med egne båter og får hjelp og råd til trim og rigging samt innføring i å seile regatta. Sesongen 2021 er i gang, men foreløpig med svært mørke korona skyer i horisonten. Men bak disse ser vi at det lysner. Foreløpig må vi leve med strenge restriksjoner og begrensninger i vår aktivitet. Færderseilasen går som regel av stabelen i begynnelsen av juni, men vil nok i år ikke bli arrangert på tradisjonelt vis, men kanskje i noe redusert omfang. Dessverre.

Norsk IF-Båtklubb runder 50 år i år, noe vi har planer om å feire sammen med avvikling av NM i regi av Oslo Seilforening som ligger på Lille Herbern, en liten idyllisk øy helt inne i Oslo 21-22 august. Vi har planer om stor middag for alle deltagere og medlemmer av klubben på restauranten der ute som ligger helt i vannkanten. Vi får be værgudene om flott seilervind, pent vær lørdag kveld under feiringen, og en korona situasjon som lar oss gjennomføre arrangementet. Ellers er «H.M. Kongens Serieseilaser» i regi av KNS som går over 3 kvelder 17-19 august et høydepunkt blant oss IF seilere her på Østlandet. Dette er en morsom seilas på faste merker ledet av H.M. Kongen i startbåten, den ærverdige «Stjernen»

Skitt seilas.



John Erik Lyche NOR 75,
leder Norsk IF-båtklubb

IF-BÅTENS HISTORIA

Nordiska Folkbåten konstruerades 1941 av Tord Sundén och redan 1942 deltog denna båttyp i bankappseglingar i Sverige. Folkbåten har allt sedan dess utgjort den största kölbåtsklassen vid regattor i Skandinavien. Båten finns nu representerad i många andra länder. Målsättningen var att denna båt skulle bli en nordisk entypsbåt.

NÄR PLASTMATERIALET SENARE visade sig hålla måttet för båttillverkning, så blev det en naturlig följd av utvecklingen att Folkbåten skulle tillverkas i detta material.

År 1966 konstruerade Tord Sundén den Internationella Folkbåten. Målsättningen för denna båt var att den skall bli en internationell entypsbåt. Denna båt är baserad på den Nordiska Folkbåtens linjer, dock med en del modifieringar, främst tillkomna av estetiska skäl. Sålunda har däckets utformats med en modernare och mer tilltalande form av rufföverbyggnaden, doghouse har undvikits för att inte försämra sikten för rorsman, akterspegeln har rundats för att ge ett bättre utseende, stävlinjen har justerats och fribordet höjts något.

För bättre sjövärdighet och av praktiska skäl har båten försetts med självlänsande sittbrunn och akter om denna finns en motorbrunn samt stuvutrymme för en utombordsmotor. Inredningen har avsevärt förbättrats och blivit betydligt rymligare på grund av att spant och diverse andra förstärkningar ej behöver användas i en glasfiberarmerad plastbåt samt också av att fribordet och ruffens överbyggnad höjts och durken sänkts.

Riggen har fått en modernare utformning. Flexibel metallmast är tillåtet, vilket ger möjlighet till variabel trimning av rigg och segel. Båten får även genuafock och spinnaker för att kappseglingen skall bli mer omväxlande och meningsfull. Restriktiva klassbestämmelser har utarbetats för att båten skall vara en strikt internationell entypsbåt och ge rättvisa åt kappseglingen varhelst denna arrangeras.

Klassorganisationen i Sverige bildades 14 mars 1968 och benämndes då International Folkboat Racing Association. Stiftarna var Tord Sundén, Lars Holmdahl och Nisse Holmdahl. År 1970 ändrades namnet enligt Svenska Seglarförbundets önskan till Svenska IF Racing Association, nu med 600 medlemmar.

År 1970 blev Internationella Folkbåten antagen av Svenska Seglarförbundet som nationell entypsklass. Svenska Seglarförbundets villkor för att båten skulle antagas av förbundet var att den benämndes IF-båten. I februari 1971 antogs båten av Dansk Sejlunion som nationell entypsklass i Danmark, ävenledes här under benämningen IF-båten. I början av 1972 blev IF-båten entypsklass även i Tyskland.

Nordiska IFRA bildades 24 mars 1973 med målsättningen:

1. Verka för att IF-båten antas som nordisk entypsbåt.



Första gången publicerat i tidskriften "IF-båten" Nr 1 1974, författare Jörgen Sundén. Skannad från originalet och varsamt redigerad av Marek Janiec.

2. Verka för att IF-båten antas som internationell entypsbåt.
3. Enhetliga klassbestämmelser i hela Norden, och i alla övriga länder.

IF-båten har på den korta tiden av 7 år vunnit spridning över hela världen och licenstillverkas sedan år 1970 i Australien. Mer än 1800 IF-båtar har nu tillverkats och seglar på alla vatten.

IF-båten har på grund av sin idealiska konstruktion blivit ansedd som den mest lyckade och prisvärda kombinationen av bankappseglingsbåt - familjebåt.

IF-båten är numera även antagen som nationell entypsklass i Norge och i Finland.



Start vid Vår-Cupen i Hovås, Göteborg 1973. Bland de många båtarna på bilden syns 472 Olof Björland, 186 Sten Dahlström, 1000 Tord, Sture och Jörgen Sundén, 496 Hans Österberg och 423 Christer Schönander. Fotograf var Göran Ejdeling, som skulle varit med på vattenet med sin båt 434 La Vita, men som efter en incident med ett knäckt roder mellan de två racen avstod från att starta.



AN IF 'S SAILOR STORY

Hello and greetings from San Francisco, California! About 3½ years ago, I spotted an IF for sale in Brisbane marina located about 10 km south of San Francisco. The boat looked fine from a distance however once you actually got close, one could see that it was in poor condition.

 THE INTERIOR WAS COMPLETELY GUTTED and the walls of the hull were covered in a brown glue. The berths and cabinets had been removed and were replaced with a foam core made of epoxy that looked like hardened syrup had spilled over the sides of the compartments. The plywood flooring was falling apart and the cockpit drains were leaking, the boat was on the verge of sinking! All of the sails and the cover had large holes in them and the mainsheet traveler beam was rotten as were most of the running rigging.

The boat had over one meter of water in the bilge and there were leaks streaking down the inside hull throughout the main cabin. I called the owner who was an elderly man and made him a fair offer for the vessel in this condition yet he rejected it so I ended up walking away feeling like it was not meant for me to own such a boat. In November of 2019, the IF was still there looking worse than ever so I called the owner again and asked him how badly he wanted to get rid of it.

In a serious voice he said; "take the boat and just give me something for it. I met with his daughter in-law that same the afternoon, gave her a "token fee" and signed the papers to begin my IF journey. Since then, it has been my constant goal for the last 18 months to work on her and sail the boat as often as possible. I have to say that I am impressed with how she handles in our windy conditions. We can have short choppy seas or large swells combined with strong currents yet she glides through them all with very little helm. On downwind legs, the boat also steers with confidence and doesn't spin out like other fin-keeled boats that I have owned in the past.

So after much work, there are few doubts as to why I am spending so much time bringing this boat back to life. It lives up to her reputation, it made it to Hawaii and back, and although I have not raced her yet. I intend to sail in PHRF regatta's once I change her standing rigging soon.

I believe there are several IF's here in San Francisco and it would be great to meet other owners some day and perhaps, try some low-key racing.

So here's a big thank you to all of the IF Facebook group sailors that have kept me motivated throughout this long year. You guys have shown me your world of sailing in Europe in so many special ways and I hope to join you one day as a crew and IF friend!

CHEERS, SCOTT WALL

FOTO: SCOTT WALL





NORSK IF-BÅT KLUBB

50 år

En båtkonstruktør som tidlig innså plastmaterialets potensiale, var Tord Sunden. Basert på erfaringer med 25 års seiling med den nordiske folkebåten konstruerte Tord Sunden den Internasjonale Folkebåten i 1966. Båten fikk selvrensende cockpit, høyere fribord, større ruff, volum og en fleksibel aluminiumsmast med 7/8-dels rigg. Det ble også gjort visse forandringer av den gamle, den første internasjonale folkebåtens linjer slik som ruffoverbygningen, akterspeilet og stevnen.

•	•	•	•	•	•	•



Samling etter Færderseilas.

DEN FØRSTE INTERNASJONALE FOLKEBÅTEN ble bygget i 1966/67 og ble prøveseilt utenfor Göteborg den 5. februar 1967. Det første året ble det produsert 25 båter. Båtene ble produsert ved Marieholms Bruk langt inne i Småland i Sverige. Båten ble møtt med stor interesse blant seilere, ikke bare i Sverige, men også i de andre skandinaviske landene og etter hvert over hele verden. Et vilkår var dog at båten måtte døpes om for å unngå forveksling med den nordiske folkebåten. Etter mye diskusjon kom man fram til navnet IF-båten.

Produksjonen økte for hvert år – bare i 1977 ble det

produsert hele 500 båter. Totalt er det produsert mer enn 4 000 båter. I 1986 var det ca. 2 500 i Sverige. De øvrige seiler i Danmark 300, Norge 200, Tyskland 400, Nederland 100, England 30, Sveits 200, USA 150, Australia 100, Japan 10, Italia 20 og i Belgia 20 båter. Vi kan trygt si at IF-båten er en av verdens mest utbredte masseprodusert kjølbåter. Siden har dette endret seg og det har bl.a. kommet mange brukte båter til Norge og Danmark.

I 1970 var det kommet cirka 50 båter til Norge. En gruppe aktive seilere med bl.a. Thorstein Oulie, Finn Karlsen, Ulf Thjømøe, Erik Ask, Knut Kristiansen og Thor Thor-



valdsen stiftet 16. februar 1971 Norsk IF-Båt Klubb med stort møte på Najaden i Oslo. Klubben kan med andre ord feire sitt 50 årsjubileum i år.

DET ER SEILERNE SELV SOM BETYR NOE FOR RESULTATET

Klasseklubbene i de nordiske landene fikk i samarbeid med Tord Sunden utarbeidet strenge klassevedtekter. Helt fram til i dag er det stadig nye initiativ fra seilere for å forandre klassevedtektene og gi anledning til å benytte nye tekniske løsninger og seilkonstruksjoner. Men det øverste organet for IF-båten Nordisk IFRA (IF Racing Association) har fulgt en konservativ linje. IFRA er fortsatt aktivt og styremedlemmer fra alle de Nordiske landene møtes en gang i året. Bortsett fra enkelte interiørmessige forandringer er alle båtene like. De gamle båtene seiler ofte like godt som de nye. Det er seilerne selv som betyr noe for resultatet.

IF-båtene var første gang med i Færderseilassen i 1971 med Knut Solberg som vinner. Knut Solberg med sin N-19. «Sammy IV» var en av de mest fremtredende i klassen i femten år på 70 og 80 tallet, men det var først i 1984 at han vant Norgesmesterskapet. Det sier litt om klassens

høye konkurranse nivå den gang og nå. Knut «Skipper'n» Kristiansen med N-9 «Stormfrida» og senere N-13 «Vesle-Kari» var også med fra starten. Han ble klassens første norgesmester i 1972.

I 1973 vant Knut Solberg Færder'n igjen som best av 25 båter. Norgesmester ble den tidligere olympiske mesteren i drake Thor Thorvaldsen. Thorvaldsen ble samme året også nr. 3 i Marstrandsregattaen i hard konkurranse med svenskene. Mette Terland med N-53 i «Amigo 3» var aktivt med noen år fra 1972 før hun gikk over til H-båt. Hun hevdet seg blant de beste og vant IF-rankingen både i 1974 og 1975.

Den tidligere knarrmesteren Finn Karlsen viste seg også som en av de raskeste IF seilerne med sin N-18 «Vigra» i klassens første år sammen med sin nevø Ulf R Thjømøe som seilte N-17 «Virvar». Nevnes bør også Karsten Grøn med N-61 «Telefon II».

HVORFOR SEILER VI UTEN SPINNAKER I NORGE?

De norske IF-seilerne delte seg 1972/73 i to leire med hvert sitt syn på seilføringen. Fra sesongen 1973 skulle det være tillatt med spinnaker i tillegg til kryssfokk og storseil i åtte starter i sesongen og da med delte starter for med og uten spinnaker.

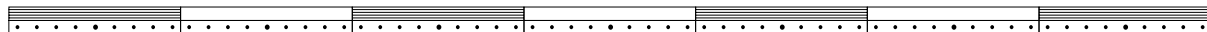
Uenigheten om spørsmålet med eller uten spinnaker svekket utvilsomt interessen for klassen i Norge noen år. Spinnakergruppen med Thor Thorvaldsen, Mette Terland, Karsten Grøn og Ulf R Thjømøe ble den tapende part i striden, og de gikk etterhvert over til andre klasser. Siden 1976 har man seilt med genua i stedet for kryssfokk i regattaene på Østlandet. Spinnaker benyttes i dag bare i konkurranser som baseres på rating mot andre båter.

Seilere som har satt varige spor i klassen er Kristian Hansen og Erik Holter-Sørensen som byttet fra over til IF-båt fra Knarr i 1974. I Knarrklassen hadde de lenge hevdet seg i toppen og de fortsatte suksessen i IF-klassen. Kristian Hansen vant Norgesmesterskapet tre ganger og Færdern én, samt Scandinavian Racing Week en gang da han i matchracing slo både den svenske og danske IF-mesteren i nærkamp.

I de senere årene har toppen i klassen vært preget av de mest aktive seilerne både på regattabanen og i klubbens ledelse. En av dem med utvilsomt lengst fartstid i klubben og klassen er Robert Bay som kjøpte sin «Madelein» NOR 128 så tidlig som i 1976 og bygget den fra halvfabrikat sammen med sin far. Siden har det blitt en lang rekke seire i Norgesmesterskap, Færderseilas og HM-kongensserie.

REGATTAENE STÅR SENTRALT

Prisen for IF-båten har vært holdt moderat i mange år. Fra å koste 45 000 kr i 1970 og 80 000 kr i 1980 koster den i dag brukt mellom 15 000 og 70 000 kr, men viser nå en stigende tendens for gode båter. IF-båtklubbens aktiviteter bidrar utvilsomt til å holde interessen for klassen vedlike. Regattaene står sentralt. IF'en som ren turbåt ville neppe



holde lenge i konkurranse med dagens store tilbud av bedre utrustede moderne båter, selv om seileregenskapene og linjene ikke alltid er sammenlignbare.

Klubben bidrar hvert år til at det arrangeres serieseilaser i hele sesongen. Aktiv deltakelse i Færderseilasen, samt HM Kongens serieseilaser og Norgesmesterskap. Klubben vedlikeholder eget båtregister og medlemsfortegnelse, samt medlemsblad to ganger i året.

I veldig mange år har medlemstallet ligget rundt 100, men interessen for båten er økende og brukte båter er dem som er lette og omsette. På sosiale medier er også aktiviteten svært stor og mange deler fine opplevelser og nyttig informasjon. I sitt 50ende år er dette en levende og aktiv klasse som bidrar til at IF'en vil være å se på fjorden i mange år fremover.

KRISTEN ERIK THORP



40 års-jubileum: Bild 1: Formann Robert Bay skåler velkommen, med Astrid Wright, Terje Johannesen og Kristian Hansen ved sin side. Bild 2: Kristian Hansen med flera.



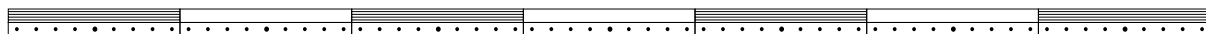


FOTO: BO GARNY

Sammen i 50 år

FORTÆLLINGER FRA ET SEJLERLIV
MED DEN 65, ISA LEI AF HVIDOVRE

☛ **"DU SKAL BARE HA' EN SKRUETRÆKKER** (på svensk en skruvmejsel), så kan du sagtens klare at aptere båden selv. Samlesættet ligger klar i kahytten!" Det var ordene fra importøren Claus Baess, da jeg som ganske ung mand købte en nyproduceret rød IF'er hos ham i foråret 1971. Pris kr. 42.000. Det lød jo nemt nok, det med apteringen. Siden havde jeg mange gange lyst til at kontakte ham, for at han kunne vise mig, hvordan den skruetrækker så ud, for jeg og en barndomsven fik brug for hele den udvidede værktøjskasse og adskillige besøg i naboens IF'er, inden vi tre uger efter kunne sætte den sidste skrue i apteringen og tage på sommertogt.

At få en kølbåd var en drøm, som jeg havde haft siden drengeårene. Dengang synede en IF'er faktisk stor, når den lå mellem små spidsgatter og diverse kuttere i havnen. Dem var der mange af, og de blev flittigt brugt til familiesejlads. Sejlerfamilierne kunne på den tid sagtens klare sig med den plads, der var over og under dæk. Dén går ikke i dag.

SOMMERTOGTER – OG ET BESØG FRA FIJI

Jeg var lykkelig for min IF'er. De første år blev til langture rundt i danske farvande sammen med barndomsvennen. Siden kom der kone og tre børn til, og Limfjorden, det Sydfynske Øhav og Bornholm blev dejlige rejsemål. Logbøgerne vidner om skønne somre, men også ferier, hvor temperaturen ikke kom over 15 grader som fx i 1979. I albummet ses familien iført vinteragtigt tøj og hue, og det var i juli.

Den første snes år sejlede jeg flittigt tursejlads, fik ændret på apteringen, så den gav mere plads om læ, arrangeret cockpittelt og fik bådens røde farve ændret til lys blå. Det ordnede et skibsværft i Frederikssund. I den forbindelse havde jeg mange år senere en pudsig oplevelse på Ven, hvor en gammel havnefoged længe stod og kiggede på båden, hvorefter han spurgte: "Var den inte rød en gång?". Det var godt husket. Da var der gået ca. 20 år siden jeg var der sidst.

En anden pudsig oplevelse havde jeg med bådens navn, Isa Lei. Jeg tog det i sin tid fra en bog fra 1949, der hedder Jorden rundt med Nordkaperen (ja, det er dén nordkaper). I bogen fortæller skipper, at da båden forlader Fiji i Stillehavet, synger de indfødte en afskedssang, som hedder Isa Lei. Det lød poetisk, syntes jeg, så det blev båden døbt. For en 10 år siden, blev der i havnen i Stege slået på forstaget. Jeg stak hovedet op, og en ung kvinde spurgte mig smilende på engelsk, hvor jeg havde bådens navn fra. Og hun fik hele historien. Hun nikkede, og så kunne hun fortælle, at hun selv kom fra Fiji, og om jeg kendte sangen. Det gjorde jeg ikke. "Prøv at google den, den er så smuk", sagde hun. Og hun havde ret.

SJÆLLAND RUNDT I MAGSVEJR OG KULING

Tursejlads er én ting – kapsejlads noget helt andet. Isa Lei blev rigget til kapsejlads engang i starten af firserne. Først var det Sjælland Rundt med mellem 50 og 60 IF'ere.

Se, dét var tider! Det blev til pæne resultater i top 10. Dengang var der pakket så mange deltagende både i Helsingør Nordhavn inden start, over 2000, at man kunne gå tværs over havnen. Det var altid en gyser, om man nu nåede ud til start til tiden. Sjælland Rundt blev ramt af en storm i 1984, og mange både havde havarier. En sank. Vi valgte at stoppe oppe ved Sjællands Odde og returnere til Helsingør. Vi undgik herved det værste. Kun 10 % af feltet gennemførte.

Efter en pause på en halv snes år genoptog jeg tre gange omkring år 2000 Sjælland Rundt. Feltet var nu skrumpet til omkring 20 både, heriblandt et par svenske. Vi vandt to af gangene. Den ene efter en rigtig røvtur i Kattegat på det sidste stræk mod Helsingør. Vi sejlede i skumring, halvvind, store søer og hvidt skum overalt, og i perioder blev der på land målt op til hård kuling. Hver gang vi slækkede ud på sejlet blev bommen presset tilbage af søen, så båden skar op, og riggen blev gennemrusket. Isa Lei var svær at tumle, og rorpinden stod til tider som en flitsbue, når båden skulle tilbage på kursen. Vi var 4 mand ombord, der holdt fast som knuder på et tovværk og bad til, at rorpinden holdt, og at der ikke var et vant, der sprang. Men som det så ofte før var sket, så dampede det hele af hen under morgenen, og i strålende sol gled vi stille ind på plads i Helsingør. Jeg mindes tydeligt, at kaffen i cockpittet smagte vidunderligt denne morgen. Og det var ikke bare fordi, vi havde vundet.

Men Sjælland Rundt huskes ikke kun for hårdt vejr. Det var også sommerdanmark i magsvejr og spillere, der stod som en blomstereng ned gennem Storebælt – et syn man som sejler ikke glemmer, ligesom de hyggelige gaster og det gode sømandskab ombord. Når sejladserne var slut, gav vi ofte hinanden håndslag på, at vi stod på Isa Lei igen næste år, selvom vi i det øjeblik kunne være dødrætte.

DANMARKSMESTERSKABERNE – OG EN HÅRD DAG I AARHUS

DM skulle jo også prøves. Op gennem firserne og halvfemserne sloges vi i de store felter, som dengang var på mellem 25 og 30 både og enkelte gange flere - svenskerne fik også lov at være med. Medaljer blev det ikke til. Men pyt, stævnerne var altid noget, jeg så frem til med stor glæde. Dels var der det sportslige, men lige så meget var der det sociale. Her var ingen personer med hovski-snovski attitude, alle hjalp med råd og vejledning, når noget ikke gik, som det skulle i taktikken eller trimmet – og så var vi gode til at feste. I Aarhus i 1988 havde vi en hård og lang førstedag på vandet. Solen havde stegt besætningerne, og alle var mere end well done. Røde ansigter, røde øjne og udmattelse. Aarhus Sejlklub havde om aftenen arrangeret rundvisning med senere smagning på Ceres, det dengang store bryggeri oppe i byen. Og der stod vi så i varmen, små 100 mand og stirrede vantro på direktøren, der bød os velkommen. Derefter holdt han en kort pause, og så kom de forløsende ord: "Jeg kan se på jer, at vi skal

gå direkte til smagningen!” Stor jubel. Brygmesteren åbnede for hanerne, øllet flød, og det blev en uforglemmelig aften for alle.

”LUK RØVEN!”

Nu når jeg er ved historierne, så havde vi i mange år en DM-deltager, som ud over at være en dygtig sejler var omgængeligheden selv, men når det spidsede til på banyerne, var han kendt for at kunne råbe grimme gloser efter sine gaster og andre både, der kom på tværs. Til en aftersailing fortalte en af deltagerne med et smil, at da han i en korrekt tone havde præjet vedkommende med et ”styrbord!”, havde det prompte lydt derovrefra: ”Luk røven!!” Når vi mødtes til DM, og snakken gik, var det i lang tid en af de historier, der lige skulle genopfriskes til almindelig munterhed.

Omkring årtusindskiftet var det slut med DM i Isa Lei. Jeg hoppede over i en anden IF'er og var rorsmand der. På den måde løste vi mangelen på gaster på begge både. Nu har jeg sejlet mit sidste DM, og tilbage er kun lidt små-

ture henover sommeren med bl.a. fru og barnebarnet. Jeg har stor glæde af at have rulleforstag, som bl.a. gør det nemmere at sejle singlehand.

DET BLIVER SVÆRT AT SKILLES

Undervejs i de mange år har jeg altid følt mig knyttet til min IF'er. Den har fyldt en stor del af mit fritidsliv og mine tanker - som nu det, at man hver morgen lige skal til vinduet for at checke vinden. Og ikke at forglemme har båden givet mange dejlige bekendtskaber. Selvfølgelig har jeg undervejs i tanken været min IF'er utro, når jeg har forestillet mig større både. Men jeg er altid vendt tilbage, for selv om IF'eren nu er blevet en lille båd i havnebilledet, så har den sine smukke linjer, klarer al slags vejr og giver masser af sejlerglæde - og man kan altid klemme sig ind på en plads i gæstehavnen.

Når den rigtige køber kommer, så må vi skilles. Alting har sin tid. Det bliver ikke nemt. 50 år sammen. Det er nok rekord – gad vide hvor mange IF-ejere, der kan slå den?

BO GARNY

Skipper med barnebarn.



FOTO: ANJA MIKOLAJEK

TOALÖSNING PÅ IF

Här kommer tips på lösning för toalett i IF-båten. Jag har haft denna lösning flera år på Primula och tycker den har fungerat utmärkt.

UTRYMMET I FÖRPIKEN precis mellan kojerna är enligt mig bästa stället för att göra ett montage som är både stadigt, ger ett bekvämt "sittutrymme" och där man dessutom kan göra ett enkelt draperi för att hänga upp framför och på så sätt få lite privat svär. Man kan t.o.m. om man vill öppna förluckan och njuta av den blå himlen i sin egen privata stund.

Konsolen mallas enkelt ut och tillverkas ur en plywood-skiva ca 8-10mm tjock. Rita ut kemtoans profil och såga ut den ur skivan, såga sedan några centimeter utanför och sen har du ett uttag som enkelt kan limmas mot konsolen. Kem-toan sitter sen stadigt i detta ursågade uttag.

Vid segling kan du spänna ner toan med en spännrem eller gummicord. Lika säkert och stadigt som enkelt. En liten kem-toa är en god investering i komfort rätt använd med medel i. Jag har aldrig bevärat av dålig lukt eller några andra olater. Kem-toans hela idé är att den är helt lufttät och den ska därför inte kunna avge lukt. Och rätt använd med lite vatten och kem i så är den lika fräsch att använda.

Observera att man bör köpa en av de minsta modellerna så att iläggsskivan verkligen får plats över den. I Primula har jag Thetfords Porta Potti 345 Qube som är den minsta modellen. Jag har köpt en likadan till min motorsnurra för att jag är så nöjd med den. Priset är runt 1000-lappen, och den dagen du behöver den så är du glad för investeringen.

När man kappseglar så lyfter man bara enkelt ur den och konsolen på en minut- lätt som en plätt! Helt utan någon som helst åverkan på båten. En liten lina i framkant på konsolen bara håller den på plats upp mellan förens skrovsidor

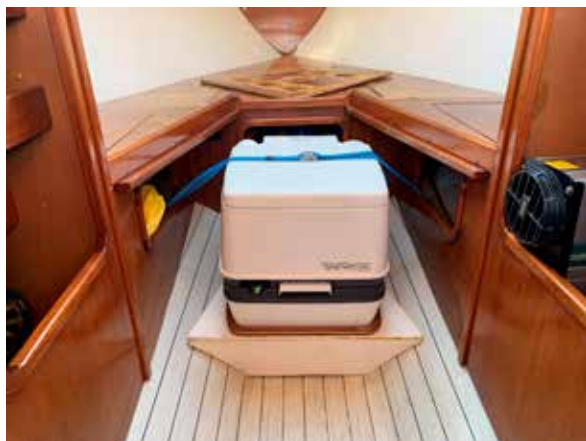


Iläggsskivan över toan.



Konsollens undersida.

Primulas toa.



Konsollen med spännband.



PLASTLAGNING AV DEFEKT BOTTEN I SITTBRUNNSKISTAN.

IF-båten har ju två praktiska förvaringskistor i aktre delen av sittbrunnen. Jag beskriver här en liten reparation jag nyss gjorde på Primula. På Primula har jag gasolkök och gasoltuben till köket får samsas i en av dem tillsammans med ett tallriksankare och 30 meter ankarlina..

EFTERSOM GASOL MÅSTE HA EN LÄGT placerad evakuering i utrymmen där den förvaras (gasol är tyngre än luft) så har min babordskista också ett litet hål, cirka 10 mm i diameter i akterkant, strax över självlänsen på den sidan. De senaste åren har jag upptäckt att båten får in en del vatten i kölsvinet som inte verkar komma från skrov eller däck. Det var först vid inspektion av botten i babordskistan jag upptäckte att den var helt delaminerad efter alla år med skvallervatten i kistan. Vid krängning och segling i sjö och frisk vind kommer det in vatten i brunnen, dels via stänk och översköljningar, dels då själva länshålen ibland kommer ner under vattenytanivå med påföljd att det trycks upp lite vatten i akterkant av sittbrunnen.

Detta har i alla år sipprat in i kistan, via skvallerrålet för gasol, och kistans målade tunna plywoodskiva har till slut spruckit och delaminerat. Detta har gett skvallervattnet från segling fri passage ner i kölsvinet i stället för att snällt rinna ut genom samma evakueringshål när båten ratar upp sig. En ”redig” båt ska förstås inte läcka in så det blev en liten reparationsrunda. Att arbeta med polyesterplast kan verka svårt innan man gjort det några gånger men det är faktiskt ganska lätt och jag ger här lite tips i ämnet med utgångspunkt från denna enkla reparation.

Grundtips nummer ett för plastning är att slipa ut bra med yta för fäste där reparationen ska göras. Se bilden med den utsågade botten i kistan där sedan kanterna slipats ut tills de ”smyger ner” mot plattan. Pensla på plast med några hundradelar hårdare i och lägg på väven. Rolla med en glasfiberroller av metall och se till att väven blir helt måttad. Det ser man när den blir helt genomblöt av plasten och allt blir i princip ”genomskinligt”. Här läggs tre lager väv i kanterna och ett lager väv över hela golvplattan. En stös för gasolslangens genomföring skärs ut från en vanlig bränsletratt och plastas dit med lite polyester, blandat med bindmedel som ger en spackelliknande konsistens. Till sist ett par varv med väv och polyester runt själva stosen. Nu kan det stå lite vatten i kistan tillfälligt under krängning utan att det rinner ner i kölsvinet.

Ett annat bra tips är att använda engångshandskar av tunn plast, som finns i förpackningar om 100 par, och byta dem ofta när du jobbar med plastarbete. Då håller du sakerna rena och allt blir mer lättarbetat. Köp alltid ett par nummer för stora. Jag köper alltid den allra största storleken men just nu fanns bara de näst största, large. Jag har

inga jättehänder men fick knappt över dem över handryggen och mina korvfingrar gick knappt i, så just det blev hela operationens svåraste moment.

Nästa tips är att täcka över ställen som riskerar spill eller rinn. Om det får härda blir det fula fläckar som är svåra att få bort. Ha alltid gott om trassel och aceton till hands. Och, som sagt byt engångshandskarna hela tiden när du jobbar. Plasten kan du sen slipa, forma och bygga ut igen som du vill med lämpliga verktyg. Ta det bara lugnt och fint och du kommer upptäcka att du kan göra vilka reparationer som helst med polyesterplast och väv eller bindmedel på din båt. Det är inte alls svårt!

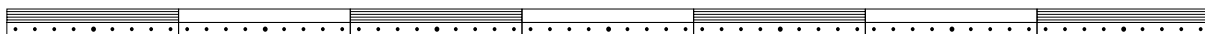
FREDRIK WIGELIUS



Botten ursågad och det spruckna laminatet över plywoodskivan avlägsnat med stämjärn.



Kanterna utslipade, skivan får torka ut ordentligt.



Täck nogga runt arbetsområdet.



En stos tillverkas av ett påfyllningsrör till en bränsletratt.



Tre lager vävremсор på var och en av de tre frilagda kanterna. Ett par tillsågade pinnar undertill håller skivan tryckt uppåt mot det tillslipade kanterna.



Stosen ditsatt med polyesterspackel. Stosen förstärks med väv och kapas så det precis går att trycka igenom slangen = håller tätt.



Väv lagd och rollad till mättnad klart!



Sist ett lager vit kölsvinsfärg av Internationals Danboline, men det funkar med all färg som håller mot vatten.

HUR JAG HALKADE IN PÅ EN

Zingoalla!



Det är en ganska rolig historia hur jag halkade in på det här med segling. Jag blev förkyld en gång och hade inget att göra så jag slökollade lite på YouTube.

DÄR RÅKADE JAG ramla in på en kanal där en delvis svensk besättning en gång i veckan lade ut en dagbok i videoformat om sin segling jorden runt. De var sådana där som slutat jobba, sålt allt de ägde, köpt en båt och börjat en världsomsegling. Jag själv trivdes inget vidare med min jobbsituation på den tiden så jag tänkte att det där med att segla jorden runt kanske vore något för mig också.

SLUMPEN GAV EN IF

Därför började jag successivt sätta mig in i ämnet, tog skepparexamen och gick in på seglarskola för vuxna i Mariestad. Bortsett från en gammal jobbarkompis som jag följt med ut och seglat någon enstaka gång känner jag ingen

som seglar, ingen i min familj eller släkt seglar heller, så allt var väldigt nytt. Att köpa en båt avsedd för en världsomsegling är inte det billigaste så jag förstod att jag behövde jobba lite till för att spara ihop pengar. Jag är datakonsult, och var verkligen urlless på det. Jag tänkte ungefär som bankrånare, bara ett sista uppdrag. Av en slump kom jag till Telia i Göteborg och till min stora förvåning stormtrivdes jag på nya jobbet. Jag har väldigt trevliga kollegor och jätteroliga arbetsuppgifter med stort utrymme för egna initiativ. Därmed lade jag jordenruntseglingen på hyllan tills vidare, men jag kunde ändå inte släppa tanken på att lära mig segla.

Mina ursprungliga planer på en stor jordenruntseglare byttes mot en liten IF-båt efter tips av Erik Eklund som var instruktör på seglarskolan i Mariestad. Maria och Sture som jag köpte min IF-båt av hade sin nya båt på samma brygga i hamnen som jag. De hade försökt sälja den i två års tid utan att få napp och blev lite förvånade när jag

köpte båten och inte ens ville titta på den först. Men varför skulle jag göra det? Jag kan ju inget om segelbåtar, så om jag tittade eller inte skulle inte göra någon skillnad. Jag gav nio tusen för båten och sju för utombordsmotorn. Efter det har jag kompletterat med en fock för några hundralappar på Blocket. GPSen är köpt på Blocket den med för två tusen. En båtplats i Mariestad kostar ungefär två tusen för en hel säsong. Det finns ingen kö till båtplats heller, allt är så enkelt jämfört med i storstäderna. Att lyfta upp båten med den stationära lyftkranen i hamnen i Mariestad kostar 450 kronor. Det är inga stora summor jämfört med vad man skulle kunna spendera på en segelbåt, men oändligt med spänning och glädje ändå.

Marinkikaren, en Kamakura, med inbyggd kompass och avståndsskala har varit ett ovärderligt hjälpmedel för mig. Den är det dyraste jag köpt förutom båten och motorn, den kostade tre tusen på Blocket.

FLYTVÄSTEN PÅ

Nu i efterhand förstår jag att jag hade väldigt tur som valde en IF. Det är verkligen en fenomenalt bra segelbåt. Särskilt uppskattar jag att den inte går så djupt, eftersom vi har så mycket grund överallt. Den ska också vara väldigt trygg att segla, men jag har inget att jämföra med, så jag kan egentligen inte säga något om det. Segla, upplever jag, är betydligt svårare än vad jag tänkt mig. Jag känner mig ofta osäker, ibland direkt rädd, och även om det hitintills har gått rätt så bra, så har det varit nära situationer som skulle ha kunnat bli farliga. Jag har gått på grund på platser där sjökortet inte säger något om något grund, varit minuter från att hamna i ett intensivt åskväder med kraftigt regn och stormbyar, fått motorstopp och drivit, fått utombordsmotorn dränkt av en våg nära land i kulingvindar, dock utan motorstopp. Även om det blir fel då och då, så är jag säker på att jag aldrig kommer ramla över bord utan flytväst. Jag har alltid flytvästen på.

Jag har Mariestad som hemmahamn. Vätern utanför Mariestad är proppfull av grund och grynnor. Vill man segla någonstans har man i princip två vägar att välja på, norrut mot Torsöbron i en smal farled, eller västerut i en lika smal farled. Sydväst är den förhärskande vindriktningen vilket gör att det ofta är svårt att ta sig tillbaka om man varit norrut, eller svårt att ta sig ut, om man ska väster ut. Många tar ju ned sina segel och kör för motor. Men jag vill helst segla. Så då ligger man där och kämpar på kryssen i den smala farleden och om vinden kantrar lite så ligger man rätt så illa till. Ofta har jag också seglat utanför farleden, vilket är vanskligt eftersom sjökortets djupuppgifter, har jag fått veta från Sjöfartsverket, i vissa fall är från 1800-talet. Vi borde verkligen försöka få till stånd en ny sjömätning kring Mariestad, tycker jag. Väderprognoserna stämmer nästan aldrig, inte ens samma dag, så det är lite svårt att planera faktiskt.

VAD ÄR LAGOM?

Överlag upplever jag seglingskulturen som väldigt välkomnande. Folk är trevliga, berättar gärna, bjuder en ombord och hjälper en när man ska försöka lägga till. Nästa sommar hoppas jag att jag ska få lite "vidareutbildning" av Leif Läckström som är en erfaren IF-seglare. Jag hoppas få lära mig mer om hur jag kan trimma seglen när det blåser mycket, så att jag ska kunna känna mig mer säker då. Jag förstår till exempel att akterstagssträckaren kan användas för att minska buken i storseglet när det blåser mycket. Men hur mycket ska man ta hem på akterstagssträckaren? Kan man dra av masten? Vad är lagom mycket, vad ska man titta efter?

Sådant är inte så lätt att lista ut på egen hand, särskilt inte samtidigt som det blåser mycket.

Jag hoppas också att nästa år utrusta båten med solceller så att jag kan ladda telefon och GPS, kanske till och med ha ett litet kylskåp. Jag har fått en gammal autopilot som jag hoppas kunna installera, vilket skulle underlätta när jag seglar ensam. Jag

måste också lära mig använda en porta-potti, och lära mig använda spritköket utan att båten brinner upp, kunna slappa av och sova över i båten, och andra sådana saker som kan vara bra att kunna om man ska vara ute några dagar. Målet är att kunna segla till Karlstad och kanske fortsätta runt hela Vätern. Jag seglar ibland med kompisar, men ofta ensam också. Jag är singel sedan länge, men absolut ingen ensamvarg. Tänk om man hade kunnat dela seglingsintresset med någon som ville följa med på en sådan tur? Det hade varit väldigt roligt, tycker jag.

ZINGOALLA IF

Eftersom min ingång till segling kom via YouTube ville jag från början filma och lägga ut det som hände på båten. Jag döpte min YouTube-kanal till Zingoalla IF, efter båten som ju har samma namn. Jag satsar på att försöka filma på ett sådant sätt att den som kollar får en känsla av att vara med ombord på båten. Jag vill också beskriva hur jag successivt upptäcker och lär mig mer om segling, allt det där som de etablerade youtube-kanalerna om segling hoppar över. Jag ville få med ljudet ombord på båten, istället för att ha pålagd musik, som exempel.

Ibland är det folk som känner igen mig från YouTube och vill prata lite om segling, vilket är väldigt roligt. En annan kille skrev och berättade att han hade köpt en egen segelbåt efter att ha inspirerats av mina filmer. Sådant värmer ju. På vinterhalvåret tittar jag själv ibland.

Om jag förstått saken rätt är sikten på sjön cirka fem kilometer till horisonten. Det betyder att det borde finnas platser på Vätern där man inte ser land i någon riktning. Kompassen, eller nåja GPS-en, blir den enda vägledningen. Jag vet inte hur det kommer att kännas, men jag längtar efter det.

MATTIAS / IF ZINGOALLA

Fotnot: Vill man se mina filmer om segling går man enklast in på www.youtube.com och söker efter "Zingoalla IF".

DYNING

Vi startar härmed en serie där vi lyfter en artikel från tidningen Medvinds långa historia. Denna gång har Joop Somhorst valt en spännande och lärorik historia från ett 35 år gammalt nummer. Har ni någonsin undrat vad som kan hända om blixten slår ner i en IF-båt? Artikeln är skriven av Ingrid Lindström.

Har du en särskild favorit i Medvinds utgivning så tipsa gärna Joop eller Karin som är ansvariga för sektionen Dyrning. Många nummer går också att läsa som pdf på vår hemsida ifboat.se under rubriken Medvind. God läsning!

ATT SEGLA MED BLIXTEN I BÅTEN

SOMMAREN 1985 LÄMNADE efter sig en del minnen - inte minst på grund av vädret och dess makter. Mäktiga krafter i form av åsknedslag drabbade Minda från Västerås. Tack och lov låg båten i hamn vid det tillfället, men just därför upptäcktes inte vad som hänt med en gång.

INNERKLÄDSELN SKADAD

Några dagar efter åskvädret var det dax att städa ur båten inför semestern. Då observerades vissa saker som var träsiga. Strömbrytaren till topplanternan hade "trillat ur" och delarna hittades under. En missfärgning fanns i styrbords stickkoj, där bordsbenen förvarades mot skrovsidan, och där innerklädseln var skadad. En hemsk tanke kom dök upp, var det en skada i fribordet - gammal eller ny? Men ingenting syntes utanpå. Efteråt har man insett att kojerna ligger lägre i förhållande till vattenytan än man tror. Innerklädseln var fuktig på en del ställen, men det hade regnat mycket kraftigt och båten behövdes nog tätas om mellan skrov och däck!

Vidare var vindexen helt borta och en säkring till värmaren var nersmält. Ja, det var ju bara att fixa till dessa detaljer lite snabbt!

BÅTEN LÄCKER

Kvällen efter började vi lasta in en del packning. Nu upptäcktes att båten tog in vatten från ett litet hål i den igenplastade motorbrunnsluckan. Ett helt runt litet hål. Via små skruvhål, där den vantskruv som hållit luckan på plats

tidigare suttit, rann vattnet ner i kölsvinet. Nu fick frun i båten höra att hon slipat för noggrant när luckan plastades igen. Ve och fasa! Vi som skulle börja semesterseglingen dagen efter tillsammans med en annan båt. Efter en del funderande tillverkade herrn i båten en plugg av brickor, skruv och silikon.

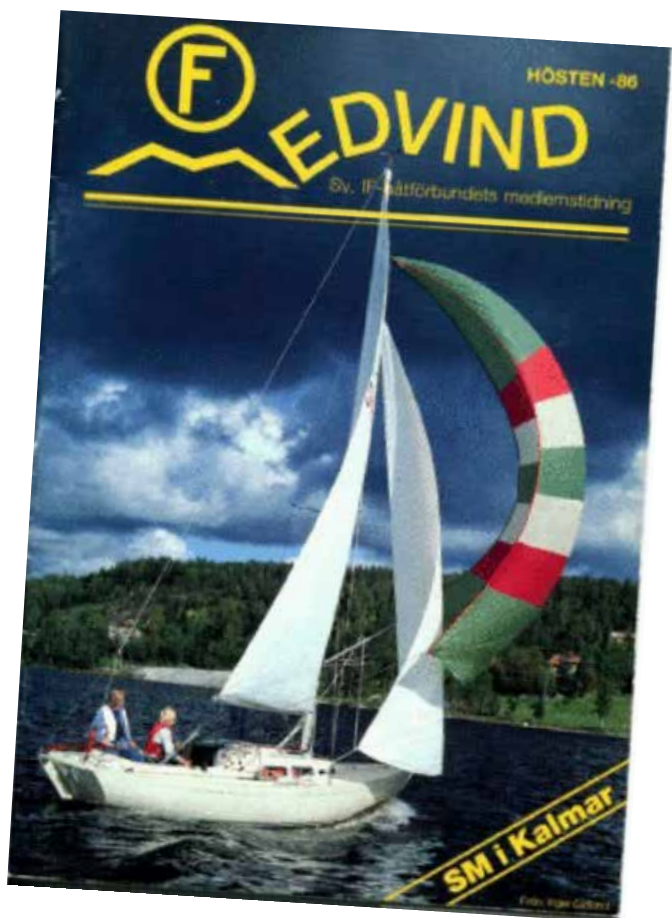
FLERA OBSERVATIONER

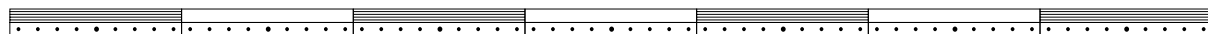
Vi hann inte mer än en halv dagsetapp förrän vidare observationer gjordes. Transistorradion fungerade inte alls och det gjorde inte värmaren heller, trots att säkringen bytts ut. I stuvfacken under kojerna i salongen kom det varje dag lite vatten. Nu började vi på allvar att fundera och prata med andra. Misstankarna om ett åsknedslag växte. Bevisen fick vi när båten togs upp.

HELA BOTTEN VAR TÄCKT MED STJÄRNOR

Blixten hade tydligen gått ut på en massa ställen under vattenlinjen. Det som hade talat mot åsknedslag var att det inte syntes något på vant eller röstjärnsinfästning. Det ska tydligen mer till för att sänka en IF än ett åsknedslag. Boten blåstrades först och är nu lagad. På friborden var det små hål rakt igenom på ett par ställen, där bordsbenen legat och även bredvid värmaren i garderoben. Längre ner på kölen var det många ytliga skador. Totalt lagades cirka 20 ställen på ena sidan och cirka 15 ställen på den andra.

INGRID LINDSTRÖM IF 296.





SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

PÅ GRUND AV DE RÅDANDE Covid-19 förhållandena, har vi inte vågat detaljplanera någon verksamhet i de osäkra tider som råder. Segelklubbarna i den sydsvenska regionen hade hoppats på att det skulle bli lättnader i antalet deltagare för en aktivitet, men i skrivande stund syns ingen ljusning.

Politikerna borde ha förstått att havet är den mest smittfria miljö man kan tänka sig, men uppenbarligen finns det alldeles för få politiker som förstår att dropparna i vågstänket inte är samma sak som droppsmitta.

Vi lyckades trots allt hålla vårt årsmöte den 14 april, digitalt på distans. Förutom styrelsemedlemmar anslöt några ytterligare, så ansvarsfrihet för styrelsen kunde beviljas.

För övrigt omvaldes styrelsen på samtliga poster.

Vi diskuterade även litet om vårens och sommarens aktiviteter som vi skulle vilja genomföra. Vi ska vara öppna för snabba beslut om det blir läge för det. Och det kan kanske hända att den enda möjlighet att kappsegla på vilken nivå som helst blir i Danmark, bara man har ett Corona-pass att visa upp.

Vad gäller förbundets förslag till stadgeändring med gemensam ekonomi och administration, fann vi att detta knappast skulle kunna genomföras för närvarande, eftersom det ännu inte finns några lämpliga verktyg för detta.

MAREK JANIEC, ORDFÖRANDE SSIF

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

På grund av Corona-pandemin har i princip all verksamhet som VIF brukar ha varit inställd. Styrelsen har haft ett antal digitala möten, där vi optimistiskt diskuterat idéer om aktiviteter, som vi senare har tvingats lägga ner med hänsyn till smittspridningsrisker och gällande restriktioner och rekommendationer.

Årsmötet hölls digitalt den 25 mars, ja, fyra ur styrelsen hade samlats, gäst, i LSS klubbhus på Långedrag. Därutöver var det tyvärr endast fyra ytterligare medlemmar som hade loggat in på mötet.

Hela styrelsen sitter kvar, och Olof Johnsson valdes till ordförande. Övriga poster har sedan fördelats enligt följande:

Sekr: Alf Andersson

Kassör: Joop Somhorst

Ledamöter: Karin Hårding, Göran Ejdeling, Ingemar Ådahl

Vid tiden för årsmötet var Corona-läget oklart inför säsongen 2021. Följande aktiviteter har dock diskuterats/planerats av styrelsen för VIF:s medlemmar:

- "Bryggsegling" där en eller flera båtar visas.
- Styrelsen hjälper gärna nya medlemmar med tips om utrustning och förbättringar om båten. Någon/några i styrelsen

sen borde ha möjlighet göra detta genom besök på resp. båt.

- Som alternativ till de träffar som VIF brukar ordna, kan vi tipsa om vad Svenska Seglarförbundet kan erbjuda: I SSF:s webbshop finns böcker om taktik och trimning, den nya regelboken 2021–2024 och en webbkurs "Grundkurs – Kappseglingsregler". Länk: <https://shop.svensksegling.se>

- Några kappseglingar vi tror/hoppas blir av:

Kvällsseglingar hos KMS (Nordön), LSS (Långedrag) och SS Slören (Hinsholmskilen). Brukar starta under maj.

GKSS vårregatta 22-23 maj

LSS vårregatta 5 juni

Klassiska regattan 6 juni

Tjörn Runt lördag 21 aug

LSS Höstregatta 5 sep

Höstknalten 11 sep

- En skärgårdsträff planerar vi att ha i augusti

- Den årliga skaldjursfesten, i november

Kolla VIF:s hemsida och Facebook-gruppen "Segla IF på Västkusten" – där kommer info att lämnas om VIF:s verksamhet!

GÖRAN, SWE 2404 SVEA

OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

IF SM 2021. Året är 2021 då IF-båtförbundet planerade att slå på stort och fira att SM-seglingar har genomförts 50 år i rad. Men inget är sig likt. Det har vi alla fått uppleva under det senaste året med pandemin.

I skrivande stund är vi i början av maj och läget är oviss för all kappsegling i Sverige. Seglarförbundet håller fast vid gällande begränsningar fram till 17 maj och det är fortsatt stopp för alla seglingstävlingar. För Ostkustens IF-

båtklubb innebär det en väntan och förhoppningar att SM 2021 kan genomföras trots allt. Kappseglingskommittén på Vikingarnas seglarsällskap har förberett sin tävlingsstab med alla behörigheter och är redo. Styrelsen i OIF förbereder för lånebåtar och förmedlar kontakter.

Förhoppningsvis kommer SM med värmen och det blir ett SM med IF-båtar att minnas.

TIINA ANDERSSON

Bättre försäkring till lägre pris



Som båtklubsmedlem är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på www.svenskasjo.se eller läs av QR-koden.



Svenska Sjö är stolta över att vara ägda av riktigt båtfolk, tillsammans utvecklar vi det svenska båtlivet.



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig