

Jubileumsnummer



EDVIND

Sv. IF-båttförbundets medlemstidning
Norsk IF-båttklubbs medlemstidning



IF SM i Härnösand -92
Inbjudan

Foto: Anders Welander, IF 1735



På bilden syns fr v Jan-Olov Jansson, Harald Öhman, Margareta Pettersson, Hans Ögren och Herman Ramström i organisationskommittén med "tävlingsbanan", havet utanför Härnön, i bakgrunden. Foto: "Mikke" Waara, Västernorrlands Allehanda.

Du kommer väl till
HÖGA KUSTEN
sommaren 1992

Ulvöregattan och IF SM i Härnösand

Längre fram i tidningen får du upplysningar om dessa tävlingar.

På framsidan syns IF 829 Ingela med Marek Janiec vid rodret, Martin Frid och Anders Kronwall gästar. I bakgrunden IF 2613 med Nils Lagervall som skeppare.



Ordföranden har ordet

I år, 1992, firar vi IF-båtens 25:e födelsedag. Inget sentimentalt jubileum där jubilarerna börjar tappa tempo och inställa sig på en mödosam avvecklingskamp. Nej, hellre ett jubileum som får manifesteras den still-going-strong-air som omger IF-båten och den mångfald respektfulla tankar som sänds till konstruktören Tord Sundén. Han som på ett så utomordentligt sätt lyckats förena så många goda egenskaper i en och samma dam. Slitstyrka, kursstabilitet, sjövärdighet, ja, det går att rada upp många, till superlativer omvandlingsbara egenskaper.

Visst har det funnits några uppstickare under åren som satt hennes konkurrenskraft på hårda prov. På lite sikt har hon dock dragit det längsta strået. Som ordförande i förbundet får jag ibland brev från gamla IF-ägare som av olika skäl måste överge IF-en och medlemsskapet i förbundet. Jag har dock aldrig mötts av några fördömande ord, utan oftast har familjens storlek och drömmen om ståhöjd varit det som tvingat till skilsmässan. Inte alltför sällan avslutas samtalen med att "en gång blir det kanske IF igen".

Jubileum ja, hur ska vi då fira det? På de båda stora mässorna i Göteborg och Stock-

holm har redan gjorts och görs speciella insatser för att uppmärksamma båten. Väst-kustborna har under några månader lagt ner ett hedervärt arbete på att fräscha upp en 24 år gammal IF till en välbesökt attraktion på mässan i Göteborg.

Jag vill ta det här tillfället i akt för att å förbundets vägnar tacka gänget i Göteborg för denna fina insats. Det är inte utan glädje jag konstaterar att rapporterna om framgång på Göteborgsmässan når mig samma dag som en känd affärstidning från samma mässa rapporterar om den dämpning som drabbat fritidsbåtmarknaden.

En annan observation som också förstärker glädjen över IF-båtens uthållighet är jämförelsen med några närliggande klasser där man kan konstatera att kappseglingsframgångarna har ett klart samband med hur nyproducerade båtarna är. I IF-klassen gäller inte detta. En vältrimmad 25-åring med duktig besättning kan utan problem sätta en av de senast producerade båtarna på plats.

Efter denna lilla utvikning åter till mässorna. Vid Stockholmsmässan har IF-en tillsammans med sin 25 år äldre syster, den nordiska folkbåten, fått tillgång till en mycket exklusiv utställningsyta. Jag hoppas att den blir en naturlig mötesplats för IF-älskare från de norra och östra delarna av landet. Slut också upp kring de arrangemang som under sommaren anordnas ute i regionerna. Kappsegelare eller inte, ta chansen att träffa andra likatänkande under dessa evenemang.

*Hälsningar
Hans Ögren
Ordf, IF 2223*

Innehåll

SM-kommittén.....	2	Höga Kusten.....	22
Ordförande har ordet.....	3	Härnösand.....	24
Norsk IF-båtklubb.....	4	Karta över Härnösand.....	26
SM 1971-1991.....	6	Inbjudan till SM.....	28
Med saxen i gamla nummer av IF-tidningen och Medvind.....	8	Inbjudan till Ulvöregattan och Höga Kusten Race.....	33
Intervju med Tord Sundén.....	14	IF-båtförbundets styrelse 1992.....	36
Tävling.....	18	Utdrag ur klassbestämmelser.....	38
Ensamsegling över Atlanten i IF-båt.....	20	Konsten att styra.....	40

De første årene

Jeg har med glede mottatt MEDVIND, og takker for tilsendelsen, som jo minner om forgangne tider, sterk aktivitet for IF-båten og mye glede i å seile den. At IF-båten fremdeles er en stor og levende klasse, viser dens kvalitet og at det i sin tid var riktig å satse på den.

Og siden jeg altså fremdeles lever, tror jeg det kan være på sin plass å komme med en kommentar til historien, slik den er fremstilt i Fest-talen ved 20 års jubileet, s 6 i MEDVIND nr 3/1991.

Da Marieholms Bruk ønsket en representant i Norge, henvendte Bruket seg til meg 1969/1970, og jeg bekreftet at jeg ville arbeide med salget av deres båter her. Jeg hadde hatt mitt yachtagentur siden 1954. Den første IF-båten kjøpt til Norge, gikk til professor Eberhard Jensen. Den gang het klassen International Folkebåt, men navnet møtte innsigelse fra den opprinnelige Nordiske Folkebåten, bygget i tre. Det var naturlig at Tord Sundens nykonstruksjon for plast fikk et annet navn, og klassen ble enkelt nok kalt IF.

Det kan idag fortone seg som en nokså enkel sak å skulle introdusere en så god båt her i landet. Men vi må huske: For det første var det stor interesse for de eksisterende norske klassene, Knarren hadde hatt et stort oppsving tidligere, og trebåtversjonen Nordisk Folkebåt, hadde meget for seg den gang. For det annet, og kanskje det viktigste momentet: Folk hadde ennå ikke vennet seg helt til at en god båt måtte koste en god del med penger. Det gjaldt altså å møte markedet med et spesielt godt tilbud på det rette tidspunkt og med overbevisende argumenter.

Det var da vår store seiler Thor Thorvaldsen, som alt hadde risset sitt navn

i norsk seilerhistorie, kom til meg og og erklærte sin interesse for IF-båten. Hans navn ville utvilsomt stå som en sikker garantist overfor publikum. Thor og jeg reiste til Marieholms Bruk en vinterdag 1971. Jeg kan ennå huske det forrykende sneværet på hjemturen om natten, og juletrelysene på trær ennå det nærmet seg påske. Etter dette møtet på Bruket visste jeg at tiden var kommet, og kunne annonsere et møte for interesserte på Continental Hotel, med Caspar Brochmanns velvillighet. Det spesielle tilbud som ble fremlagt på dette meget godt besøkte møtet, førte umiddelbart til en rekke bestillinger. Starten var gjort.

M. h. t. Johnny Walker Cup, var jeg sterkt med som arrangør, og KNS var meget samarbeidsvillige. Det hele ble en success. På den avsluttende festen på "Dronningen" kunde jeg på vegne av Marieholms Bruk ved en tale overrekke direktøren for Johnny Walker et sølvbeslått "viking-drikkehorn". Jeg minnet om at de nordiske vikinger hadde dratt over havet og røvet gull og kvinner. Nå kom Johnny Walker til oss med Scotland's gyldne dråper og skaffet fest på hav og island.

Jeg vil også gjerne få nevne at jeg mente det var mest korrekt av meg som "kremmer", ikke å blande meg inn i IF-klubbens diskusjoner og "indre anliggender", selv om dette fra enkelte hold kunde oppfattes om mangel på "fleksibilitet".

Det falt i min lodd også å fullføre hele løpet som Marieholms Bruks representant her, og jeg fikk en meget hyggelig anerkjennelse for dette. At Göran Helmer nå fremdeles kan arbeide for klassen fra sitt "smöröye" i Strömstad, ser jeg som et gode for alle, og ønsker lykke til fortsatt.

Gunnar F Klingenberg

Norsk IF-Båt klubb Postboks 286 N-1324 LYSAKER

Formann: Svein R Wright

Viseformann: Pål Berg

Sekretær: Karin Romen

Kasserer: Trond Aasland

Styremedlem: Svein Heglund

Suppleant: Morten Mero

Suppleant: Elin Sætre Løfsgård

Teknisk komite: Svein R Wright, Jan Chr Jørgensen

Revisor: Jan Chr Jørgensen

Valgkomite: Inge Fjeldstad, Bendix Jørgensen, Greta Vasholmen

Repr. Vestlandet: Johannes Flesland

*Formannen
har ordet*

Norske IF-seilere ønsker å takke Tord Sundén for hans 25 år gamle konstruksjon. Det er ikke bare skryt når vi sier at vi har en båt som ser harmonisk ut, seiler sikkert og stabilt i all slags vær og som er et samlingspunkt for ivrige seilere på regattabanen, tur, møter og fest. IF-miljøet har vært aktivt og stabilt siden båten kom til Norge for 20 år siden, ganske uberørt av svingninger ellers inne andre båtklasser. Det virker som om 25 år ikke er noe høy alder for en båt når konstruksjonen er god.

SRW, N-75

Fakta

Klubben ble etablert i 1971. 122 medlemmer, hvorav 95 i Oslo området. Ca 200 båtar i Norge. Eldste båt er fra 1970 og nyeste fra 1984. Bruktbåtpriser 50-70000:-. Nye

seil ca 14000:-. Åpent Norgemesterskap med ca 30 båter. Onsdagsseilaser med ca 15 båter. Det brukes ikke spinnaker i regattaer i Norge.

Klubbens program 1992

Januar-april: Klubbmøter og fest.

Mars: Treningssamling.

Juni: Sail Sport Day for militærattacheene.

Mai-september: Kretsens weekend regattaer, egne onsdagsseilaser, åpent Norgemesterskap.

IF'en i Norge

Klubben er preget av samhold og kontinuitet, alle aldersgrupper er med - fra de yngste rormenn på 20 til de eldste på rundt de 70 år. I NM sammenheng er vi den tredje største kjølbåtklassen, kun slått av "ungdomsbåtene" Andunge og Yngling.

De siste årene har vi arrangert åpent NM, noe som har vakt forferdelse og diskusjon, blandt de andre klassklubbene.

IF-gjengen vil selvsagt gjerne at det bare skal være norsk på medaljeplass, men skal nivået i klassen heves og god kontakt med IF elskere i andre land oppnås, nytter det ikke å seile hver i sin dam.

Seiling er ikke bare å møtes på regattabanen, det blir etterhvert en livsstil og med IF'en kan du glede deg over en seiltur, selv om du er alene og selv om det blåser "hatter og høy". IF'en tåler vær, mye av det. For hvilken båt er det som stikker ut når de andre kryper ned i kahyttene med ståhøyde? IF-eierne bruker båtene sine, det er mye båt for pengene, noe som sikkert har veiet tungt i nedgangstidene de siste årene.

Vi elsker denne linjevake "gamle" båten - og bytte den, det kommer ikke på tale.

KRo, N-115



IF-båten, en pigg 25-åring som fortfarande samlar stora startfält. Detta från SM -91.

SM 1971-1991

SM för IF-båtar har hållits årligen sedan 1971. Första året var mästerskapet inofficiellt. Sedan sanktionerades tävlingarna av Svenska Seglarförbundet och fick därmed status som svenskt mästerskap. Redan 1969 seglades ett Riksmästerskap i Malmö. Segraren blev Kjell Sjösten med Göran Laurin på andra och Tord Sundén på tredje plats.

Under de 21 år som SM seglats har 14 olika seglare stått överst på prispallen. Använder man poängberäkningen 1:a plats – 3 poäng, 2:a plats – 2 poäng, 3:e plats – 1 poäng leder sammanlagt Olof Björland, Gö-

teborg, med 5 SM och en andraplats. Anders Brunström, Lysekil, kommer som nummer två med 1 SM och 5 andraplats. Som trea i SM-statistiken återfinns Anders Carlsson, Örnsköldsvik, med 2 SM,

2 andra- och 2 tredjeplatser och som fyra Torbjörn Hansson, Marstrand, med 3 SM. Här nedan följer en förteckning över de tre främst placerade i SM i varje års tävling.

1971 Int Öppet SM, HABK + IFRA, Marstrand, 36 deltagare

- | | | | |
|----|-----|-----------------------------|------|
| 1. | 506 | Broberg/Hallencreutz/Eisner | GKSS |
| 2. | 318 | Hüttner/Källström/Eriksson | |
| 3. | 283 | Lövås/Sarnell/Stenberg | GKSS |

1972 KSSS Sandhamn

- | | | | |
|----|--|--------------------|------|
| 1. | | Hans Karnerfors | HjBK |
| 2. | | Patrik Wennerström | VSS |
| 3. | | Jerry Larsson | NSS |

1973 Ängelholm-Skäldersvikens SS, 45 deltagare

- | | | | |
|----|------|-------------------|-------------|
| 1. | 472 | Olof Björland | HABK |
| 2. | 1060 | Hans-Åke Book | Arendals SS |
| 3. | 825 | Börje Fritjofsson | Uppsala SS |

1974 SS Gullmar Lysekil, 50 deltagare

- | | | | |
|----|------|------------------------------|-----------|
| 1. | 1861 | R af Sandberg/Winberg/Nyvang | Stockholm |
|----|------|------------------------------|-----------|

- | | | | |
|----|------|---------------|-----------|
| 2. | 1853 | N Virving | Stockholm |
| 3. | 825 | B Fritjofsson | Uppsala |

1975 Västerviks SS och SS Wikingarna, 56 deltagare

- | | | | |
|----|------|---|--------------------|
| 1. | 825 | Börje och Hans-Börje Fritjofsson/
Inger Norell | Ekolns SK, Uppsala |
| 2. | 1265 | C Lundin/P Stenesjö/L Ryberg | HABK |
| 3. | 2003 | J Andersson/S Olsson/P Andersson | Ekolns SK, Uppsala |

1976 Nynäshamns SS, 63 deltagare

- | | | | |
|----|------|--------------------|-----------|
| 1. | 2003 | Jan Andersson | Uppsala |
| 2. | 1864 | Arved von Grünwald | Stockholm |
| 3. | 2222 | Bo Österberg | Nynäshamn |

1977 Sundsvalls SS, Vindhem Alnön, 68 deltagare

- | | | | |
|----|-------|---|------|
| 1. | lånad | Olof Björland/Dan Göransson/Gunnar
Wickström | HABK |
| 2. | 1864 | Stefan Winberg/Peter Winberg/P-A Fritjofsson | KSSS |

3. 1217 A och E Fromell/B Lundgren Sundsvalls SS
- 1978** Ängelholm Skäldervikens SS, 36 deltagare
1. 3440 Björland/Wickström/Ekman HABK
 2. 1853 Virving/Elmlund/Sjökvisst SSK
 3. 3000 Ericsson/Ericsson/Lidman HABK
- 1979** GKSS Marstrand, 36 deltagare
1. 1472 Brunström/Ahrendal/Höglind SS Gullmar
 2. 3440 Björland/Ekman/Wickström GKSS
 3. 3438 Fredelius/Gustavsson/Gustavsson HABK
- 1980** Westerviks SS, 35 deltagare
1. 1588 Lindgren/Harju/Wigren ÖSS
 2. 2222 Österberg/Österberg/Persson Nynäshamn
 3. 2639 Källmark/Källmark/Gemzöe
- 1981** Oxelösunds SS, 45 deltagare
1. 2218 Roger Eriksson/Kurt Alvin/Håkan Bergqvist OXSS
 2. 1644 Dick, Ann och Pia Westman ÖSS
 3. 1552 K-E Nordin/Jan Anders Westman/Micael Jansson ÖSS
- 1982** ÖSS, Ulvön, 44 deltagare
1. lånad Olof Björland/Jan Ekman/Gunnar Wickström Gbg
 2. 2064 Harry Hallén, Bengt Eklund, Erik Fromell Sundsvall
 3. 1724 Anders Carlsson/Mats Franzén/Jonas Näslund ÖSS
- 1983** Lommabuktens Seglarklubb Int SM, 44 deltagare
1. 1504 Torbjörn, Håkan, Göran Hansson GKSS
 2. 1472 Anders Brunström/Arendahl/Höglind SSG
 3. 2218 Roger Eriksson/Alvin/Hamnström OXSS
- 1984** Oxelösunds SS, 43 deltagare
1. 1769 Olof Björland/Stefan Sundkvist/Göran Karlsson GKSS
 2. 2212 Roger Eriksson/Per Ove Svensson/Kurt Alvin OXSS
 3. 926 Jörgen Sundelin/Hans Thorslund KSSS
- 1985** Varbergs SS, 31 deltagare
1. 1504 Torbjörn, Håkan, Stig Hansson GKSS
2. 1472 Brunström/Höglind/Ahrendal SSG
 3. 1724 Carlsson/Moström/Sellin ÖSS
- 1986** SK Kaparen, Kalmar, 38 deltagare
1. 1504 Torbjörn, Håkan, Göran Hansson GKSS
 2. 1472 Brunström/Arendahl/Höglind SS Gullmar
 3. 201 Cederblad/Åsund/Stenholm SK Kaparen
- 1987** Ö-viks SS, Ulvön, 45 deltagare
1. 2662 Harry Widmark/Hans Ekholm/Micael Widmark Sundsvalls SS
 2. 1472 Anders Brunström/Ahrendal/Höglind SS Gullmar
 3. 2845 Bengt Karlsson/Ove Svensson/Magnus Karlsson Mönsterås SK
- 1988** Råå Helsingborgs SS, 28 deltagare
1. 69 Göran, Lennart, Bengt Garney SKK Kalmar
 2. 1724 Carlsson/Sellin/Eriksson Öviks SS
 3. 2845 Karlsson/Karlsson/Svensson MSK Mönsterås
- 1989** Haninge Jolleseglare, Utö, 42 deltagare
1. 1724 Anders Carlsson/Christer Sellin/Håkan Eriksson ÖSS
 2. 69 Göran, Lennart och Bengt Garney SK Kaparen, Kalmar
 3. 1940 Stefan Asker/Torbjörn Watz/Clas Sonesson Skoghalls BS
- 1990** SS Gullmar, Lysekil, 36 deltagare
1. 1724 Anders Carlsson/Christer Sellin/Håkan Eriksson ÖSS
 2. 1472 Anders Brunström/Ahrendal/Höglind SS Gullmar, Lysekil
 3. 1717 Jan Carlsson/Sture Carlsson/Lars Lindeborg Mönsterås SK
- 1991** Mönsterås SK, 34 deltagare
1. 2501 Roland Kihl/Ulf Hallström/Tommy Andersson SK Kaparen, Kalmar
 2. 1724 Anders Carlsson/Christer Sellin/Håkan Eriksson ÖSS
 3. 69 Göran, Lennart och Bengt Garney SK Kaparen, Kalmar



Vår meste SM-segrare Olof Björland (mitten) med gästarna Gunnar Wickström och Dan Göransson efter seger i SM 1977 i Sundsvall. Hur han styr för att vinna kan Du läsa i "Konsten att styra" på annan plats i tidningen.

Med saxen i gamla nummer av IF-tidningen och Medvind

Medlemstidningen för Svenska IF-båtförbundet/Svenska IFRA har under åren 1975-91 utkommit med 2 ex varje år, de senaste åren med 4 ex. Innehållet har skapats av medlemmarna själva. Tävlingsresultat med kommentarer, rapporter över årets händelser, utrustningstips och trimningsråd har dominerat. Olof Björland har i flera artiklar lärt ut sin seglingsteknik och Marek Janiec har informerat om båtars stabilitet. När jag bläddrar genom bunten av gamla tidningar slår det mig två saker. Dels förbundsledningens/redaktörens ensträna maning om bidrag till tidningen både av annonser och artiklar, dels bristen på debatt i aktuella seglingsfrågor. Tidningen skall vara till för alla inte bara tävlingsseglarna. Berättelser från semesterseglingar, kåserier, funderingar i allmänhet vill vi se mer av.

Dock finns det en del guldkorn att välja bland. SM -92 seglas i Härnösand och av naturliga skäl blir urvalet lite Höga Kusten-betonat. I nr 1 -74 som är den första IF-tidningen skriver redaktören Jörgen Sundin:

Bäste IF-båtgare. Äntligen är det "dax" att starta den första "IF-båten" medlemstidning och aktivt organ för IFRA i Sverige med regionalavdelningar. "IF-båten" har till uppgift att informera IFRA:s medlemmar samt andra seglingsintresserade om nyheter och händelser inom IF-klassen. Det kan vara protokoll från sammanträden, motioner och förslag från regionalavdelningar och medlemmar, kappseglingresultat, eskaderseglingar samt om IFRA:s verksamhet i Sverige och övriga Norden. Vi hoppas kunna göra en tidning som skall tillgodose främst alla IF-seglares krav på en medlemsbulletin uppbyggd på ideell basis.

Vi ser med stort intresse fram emot Ditt bidrag till tidningen i form av nyheter inom Din region, resultat från någon segling eller något annat som Du tror kan vara av intresse. Alla bidrag, och inte minst fotografier, är således mycket välkomna.

Det finns alltid både glädjeämnen och sorger under en stor tävling. En vinner och blir lycklig - alla andra gör det inte men får vara glada ändå. Att Richard af Sandeberg inte var det efter 1975 års SM förstår man av signaturen J S:s referat i nr 3/ 1975:

"Richard och grabbarna blev diskade för tjuvstart i 4:e seglingen. Richard, Stefan och Gregor höll på till klockan 1/2 2 på fredagsnatten med att försöka få seglingsnämnden att inse att det tom låg båtar framför 1861 som inte blev diskade. Några ur besättningarna på dessa båtar vitt-

nade dessutom och erkände detta. Men seglingsnämnden höll fast vid sitt beslut och 1861 var alltså borta i denna segling. Trötta och ganska knäckta av det tvivelaktiga beslutet gjorde grabbarna bort sig totalt i första seglingen på lördagen. Kastade sig in för babords halsar alldeles före en rundning, strax före S 883, som kunde ha sänkt 1861 om det hade velat sig illa. Richard & Co valde att gå ur seglingen vilket givetvis var riktigt. Nästa segling, som var den sista, fanns det ingen chans för 1861 att placera sig i toppen på SM längre. Deras placering blev 24:a. Serien blev alltså 1-1-1-D-U-24 vilket vittnar om en överlägsen båt med en otroligt duktig besättning som tyvärr blev tvivelaktigt bortdömda och helt enkelt tappade »stinget»."

Mitt första SM gick i Sundsvall 1977. Som skeppare på IF 2111 hade Göran Ejdeling inbjudits. Hur det gick går att läsa i Nr 2/1977:

var vi nere på jorden igen."

"Årets mästare var en av dem som fått låna båt i Sundsvall. För att få en värdig tävling bör ju de bästa seglarna från alla landsändar kunna vara med, något som är omöjligt med tanke på kostnaderna att frakta båtar från norr till söder eller från ostkust till västkust. Min metod att 'låna ut pinne' kan här vara ett bra sätt att få allsidigare deltagande samtidigt som fler nybörjare kan komma in i sporten."

Inför SM i Härnösand vill jag vända mig till alla IF-ägare som normalt inte kappseglar: "Inbjud två erfarna tävlingsrävar att segla med Dig på SM. Styrelsen förmedlar kontakten!"

I det här sammanhanget vill jag tacka Göran för en fin lektion i kappseglingsteknik.

I nr 1/1978 har Janne i IF 2003 "Funderingar i Uppsala". Möjligheten att fritt anmäla sig till SM hade diskuterats. Somliga ansåg startfälten alltför stora. Jag håller

helt med Janne när han skriver:

"Vad man ska göra åt det vet jag inte men det är samma problem om man är fyrtio som sextio startande. En annan anledning till att man vill reducera antalet startande är att man tycker att det är för många »blåbär» som deltar. Genom kvalseglingar skulle man komma ifrån det men jag tycker inte att det finns något problem. Det är i varje fall inte så stort att det kräver en så tungjobbad apparat som kvalseglingar och som jag dessutom inte tror kan bli riktigt rättvist fördelning."



Omslagsbilden till "IF-båten" nr 2 1977. Bilden är från SM-seglingarna Sundsvall.

"Tisdag morgon. Första tävlingsdagen. Hu vad många båtar. Vi fick en bra start, nådde första rundningsmärket som andra båt efter fjöldrets svenske mästare. När spinnackrarna slog upp som vårlökar i en rabatt bakom oss sa Göran: »Passa på att ta några bilder, för 60 båtar bakom, det får Du inte se mer». Tyvärr blev han sannspådd. Dessutom var kameran trasig. I mål var vi femma. Jubel! Andra seglingen kom vi någonstans mellan 35 och 40 så då

Jag tror att möjligheterna att fritt kunna ställa upp på SM är stimulerande för klassen. Att vi är sextio till sjuttio båtar på SM tror jag i sig självt också är stimulerande för klassen. Däremot är det inte bra att klassen får rykte om sig att vara svårtämjd och att ha dålig disciplin vid starter, inte minst vid anskaffande av arrangörer av SM. Jag tror på att mana till disciplin för att få roliga seglingar. Det är inte roligt att starta om tolv gånger. En annan sak som

jag skulle vilja ta upp är att man vid varje SM, från deltagarna, kräver att man ska lägga banan så långt ut på havet som möjligt för att få »rena» vindar. Att segla i närhet av land och kunna bemästra de vindvridningar som kommer därav tycker jag är något som hör till spelet. Jag är inte främmande för att segla ett SM inomskärs eller på någon insjö, bara det går att lägga ut en lång bana. Den vanliga argumenteringen mot det är att »där kan man inte segla, det är så chansigt» eller »det går ju bara att gå åt ett håll». Den argumenteringen tycker jag inte håller. Det är en konst att segla på sådana vatten också och varför inte pröva den konsten på ett SM."

Vid ett besök i Brasilien 1979 träffade jag Lars Björkström, sedermera guldmedaljör i tornado i Moskvaolympiaden. Brevet hem till redaktionen började så här:

"Sätt på Er kavaj och slips grabbar – det blir stor mottagning. Så löd ordern, när jag släntrade av bussen vid hotellet. Letade rätt på det bästa jag hade bland de skrynkliga plaggen i kappsäcken – seglar-kavajen med stora IFRA-märket på bröstfickan. Goddag herr handelsattaché – goddag herr utlandssvensk – roligt att se Er herr handelssekreterare – och så möts man av ett 'Hej IF-seglare!' Två lika-sinnade möts bortom fjärran hav. Snart är vi en hel grupp seglare – entusiaster. Glömda är svenska företags problem i U- och I-länder, glömda är tullar och handelshinder, kvar är drömmarna om det fria havet och minnena från många seglingar."

IF-båten seglar på alla hav och finns i många länder. Ur Wolfgang Fenchels berättelse "Kappsegling i Berlin" i höstnumret 1979 saxar jag följande information:

"I Berlin finns drygt 180 IF-båtar (!) och ett enormt intresse för kappsegling, trots att vattnet man seglar på bara är 6 km långt och 2 km på bredaste stället. Förklaringen, måste finnas i berlinarnas situation, där segling blir ett yttersta bevis för frihet."

Friheten har som bekant blivit större sedan dess.

En sällsam upplevelse hade jag under kappseglingen "Storön runt". Den beskrivs i vårumret 1980 under rubriken "Seglats i Ångermanälven":

"Starten – gemensam för alla – gick bra. Inte för att vi var duktiga – snarare att de andra var ännu sämre. Motströms uppför älven bar det iväg. Ser ut som vi skulle runda udden som första båt. Då får jag se henne – hon som många talat om – som givit upphov till en mängd historier, men som få sett. Jag tror inte mina ögon – gnuggar dem, men hon är kvar. River fram kikaren, ser hennes skäggiga stora huvud då och då över vattenytan. De gröna sjögräsbevuxna hornen vajar fram och tillbaka. Tre bruna pucklar följer bakom det oformliga huvudet. Hon är på väg ner mot oss. Hon – Storsjödjuret.

Jag tappar koncentrationen – missar en

vindvridning – kommer i lä om hela fältet, som går om oss. När vi näst sist rundar udden, är hon nära, men nu har även pucklarna fått huvuden. Hon är en älgfamilj, som med den ståtliga tjuren i spetsen simmar över älven, som här är tvåtusen meter bred."



I höstnumret samma år har ordföranden en maning:

"Upprop till alla medlemmar. Vi i styrelsen på regionalavdelningarna är ju till för att förverkliga dina önskemål angående träffar, seglingar, föredrag eller andra aktiviteter. Men ibland känns det liksom lite svårt att få reda på vad du vill eller att hitta på någonting. Så om det är någonting du funderar över eller vill att vi skall göra så ring någon i styrelsen för din regionalavdelning. Var inte rädd för att besvära! Vi är till för dig. Kommer du med ideer och förslag så hjälper du oss faktiskt väldigt mycket. Om inte annat så är det alltid roligt att prata segling."

Detta upprop är lika aktuellt i dag. Det vänder sig just till Dig!

Varför seglar vi så lite på sötvatten? I Berlin kappseglar man ju på floden. Dock seglas Vener Race. I en tresidig berättelse i vårumret 1982 får vi veta om öden och äventyr med IF 2455 under tävling 1981. Slutklämmen låter så här:

"Distansen 34 nm till målet verkar enormt. Alla i besättningen är slaka på grund av lite eller ingen sömn alls. Att taktiskt och effektivt segla spinnaker till mål med två konkurrenter i häcken kommer säkerligen inte att bli lätt. Enda hoppet är: måtte dom vara lika slut som vi är. Under natten förlorar vi kontakten med IF-arna. I ljusningen ser vi 1457-s spinn. akterut, men var är 2722? Svaret kommer vid målet där vi får skott för första IF kl 04.24. IF 1457 kl 04.29. IF 2722 kl 04.35. Endast 11 minuters skillnad mellan båtarna efter 32 tim 20 min segling, en otroligt spännande och fin segling."

Ur vårumret 1983 saxar jag två inlägg. Systrarna Pia och Ann Westman i S 1664 försöker få förståelse för kvinnliga kappseglare under rubriken "Tjejer ombord??" Flickorna skriver:

"Nej, tjejer begär att ni också ska få vara med och inte då bara som vikt. Det är jätteroligt med kappsegling! Ni vet inte vad ni går miste om. Ibland är det ju ett plus att ha tjejer ombord. När det är lättvind och man ska försöka vara så lätt och smidig ombord som möjligt, måste det vara

en stor fördel att ha gastar à 60 kg förutsatt att inte rorsman är som en boll på 100 kg. Men vi försöker hejda våran pappa att inte äta så mycket socker och smör. Och han tränar lika mycket som oss."



Systrarna Westman.

I en lyrisk berättelse "Blå Kusten" beskriver besättningen på IF 3269 Charlotta en segling i Tjust skärgård.

"Här finner du en uteskärgård som saknar motstycke, en skärgård precis i havsbandet med sina låga martallar och släta berg. Växtligheten varierar från de yttersta kobbarnas lavar och örter till frodig växtlighet med ädellövskogsträd och blomsterängar. Fåglar i mängder, och har du tur kan du få se sälar ligga på bådar och hållar.

Ja här sitter vi nu i detta paradiset och tänker tillbaka på sommaren. Nordvästan är envis i dag och vill inte mojna, i byarna sveper den in till oss i viken, men det är ingen fara här ligger vi tryggt. Vi tar oss en promenad på ön innan maten. På berget alldeles bakom viken har man en bra utsikt åt norr över Eknöfjärden. Långt borta i diset ser vi ett segel som verkar bekant, det ser bestämt ut som en IF."

I vårumret ger Stefan Winberg tips om spinnakersegling. I ett PS ger han ett bra tips:

"PS. Ett bra tips: Snor sig spinnakern runt förstaget försöker de flesta lösa problemet genom att slita och dra i skoten. Det är ett dåligt sätt! Gippa istället! Att seglet

snor sig beror nämligen på att spinnakern kollapsat och sugits in mot förtriangeln. En virvelvind som går från lä till lovart vrider då spinnakern runt vantet. Gippar man ändras rotationsriktningen på virveln och seglet snos ut!"

I höstnumret 1984 kommenterar Alf Engqvist SM -84 så här:

"På segelsidan verkar inget fabrikat vara markant snabbare än den andra. Detta visar även resultatlistan. Olof seglade med Gransegel, Roger med Rebell, Thorlund/Sundelin med Horizon, Torbjörn Hansson med Albatross och Peter Lundqvist sina egna Blue Peter. På beslagssidan inte heller något revolutionerande. Man kan konstatera att allt fler har spinnbommarna på storbommen. På manöversidan noterades att ett flertal besättningar lärt sig att ta ned spinnakern i lovart. Att lära sig den tekniken rekommenderas då man slipper det besvärliga runtdragandet av gajar och spinnfall under påföljande kryss."

I höstnumret 1985 hittar jag Per Hårdings referat från BIF matchracing:

"I Härnösand fanns 4 vältrimmade IF-båtar till seglarnas förfogande. Spinnaker och gajar följde rorsman medan resten av utrustningen hörde till respektive båt. Seglingarna genomfördes med start och målgång mitt inne i hjärtat av 400-åriga Härnösand." --- "Hemmafavoriten Christer Westman mötte seglarveteranen och storräven Dick Westman från ÖSS. Starten blev ett virrvarr av snurrningar, gippningar, luffningar och inte minst verbala psykningar. I dessa lägen brukar Dicken vara oslagbar. Vi har en regel som säger: Då Dick börjar prata, är din position i fara."

Med vårumret 1986 skedde namnbytet till "Medvind". Här hittar man ett läsvärt kåseri av Lars-Olof Löthwall "När kölsvinet gick till sjöss". Det börjar så här:

"Ingen kallade honom annat än Karlsson på båten. Ska det vara riktigt stavade han Carlsson med C, men det brydde sig ingen om, när Astrid Lindgren hade sin fladdrade högt, alltså för något länge sen.

Karlsson på båten var ingen stor figur; han var en liten och småfet man i sina nästan bästa år. Inte heller hans båt var stor men den var bredbukig, hade roder och en Pettersson. Han hade finsnickrat en ruff, så att han skulle kunna sova till sommaren utan att störas av myggor eller regn."

Om kamraten Kölsvinet kan man läsa:

"Sist kom alltid Kölsvinet i sjön; ofta sjösattes han själv samtidigt ity det var sent på eftermiddagen och mycket kaffe gott åt. Då skrattade alla, ty Kölsvinet var som Tarzan i det våta, vrålade och slogs med krokodiler - såg det äminstone ut som. Karlsson i båten slängde ut en frälsarkrans och sedan tog man in dem i klubbstugan."

Inför SM -87 på Ulvöarna hälsade jag er välkomna till Höga Kusten bland annat med följande ord i Medvind's höstnummer -86:

"Vi hade varit ute och fiskat Mats och jag. Vi satt på Hemsöns strand vid Snätsundet och stekte strömming på glöden. Berättade historier varav några var nästan sanna. Då kom morgonrodnaden över Ångermanälven. Fram med kameran och vackrare än så här kan väl inte en IF ligga! Ändå ger bilden endast en svag aning om sommarnattens tjusning här uppe i Höga Kusten. Längre söderut är natten för mörk - längre norrut är sommarnatten bara en dålig dag, men här i Höga Kusten kan man få uppleva den rätta rofyllda stämningsfulla och romantiska tid då skymningen övergår i gryning. Går inte att beskrivas - måste upplevas."



Stämningsfull gryning.

Naturen, ljuset, sommarnatten är i år lika fascinerande. Välkomna till Härnösand och Höga Kusten i sommar!

Mitt första möte på havet med IF-seglings grand big man, vår vice ordförande Henric Blomé skedde på Tune-Up seglingen inför SM -87. Det finns beskrivet under rubriken "En protest":

"Ulvöregatta. Ångermanlandsmästerskap och förberedelser inför SM. Jag hade fått en bra start och var på väg mot första kryssmärket. Båtar i lovart, båtar i lä men vinden in från styrbord och jag håller upp märket. Ser den röda tetran där framme i kanten av en fri gata, då plötsligt en blå båt kommer glidande in från babord och täpper till, hoppas han hinner passera, men nej. Tänker han slå och pressa sig emellan märket och mig? Skynda på med det då! Men inte det heller. Tänker han lägga sig där som ett plank tvärs över min fina gata? Vad mycket som hinner passera genom skallen en sådan här gång. Båten bara ligger där som en kork i en flaska. Då får jag se skepparen. Den störste IF-seglare jag någonsin skådat, med skägget fladdrande i vinden och med en stämma värdig Bottenhavets mistlurar. En riktig viking. Vilken fångslad syn. Men hur fångslad var inte också denne Viking. I sin egen rock, som han var på väg att ta av sig och med rorkultsförlängaren intrasslad i rockfickan och med back i genuan och båten manöveroduglig. Jag lovar, men för-





Ulvöhamn.

sent. En sammanstötning synes oundviklig då min flyfotade fördäcksgäst med en snabb fotparad håller båtarna ifrån varandra. De artigheter som därefter utväxlas mellan Vikingen och gästen följer helt det som är brukligt när två skepp hand- eller rättare sagt fotgripligt möts på havet och med ömsesidig tillönskan om snar hemgång skiljs vi åt."

Efter en lång palaver med domaren blev jag inte diskad. Fotnot 2 har jag all anledning att upprepa: Tack broder Blomé för allt Du gjorde för att höja stämningen på SM och allt gott du bjöd på.

I samma nummer berättar SM-segraren Harry Widmark om tävlingen. Hans slutkläm lyder:



SM-segraren Harry Widmark med besättning.

"Att vid prisutdelningen få hämta SM-tecknet för mig och en lycklig besättning skall helt säkert aldrig glömmas. Att dessutom få göra det i Ö-vik på Ö-vikarnas hemmaplan och också känna all vänskap från dessa fina seglarvänner strömma emot sig var underbart. Att sedan bli uppkastad på Henrik Blomés axlar och islängd i isvattnet kändes avsvalkande och skönt.

Att kvällens bankett blev ett oförglömligt minne och att för alla få tala om att man har världens bästa besättning känns skönt och samtidigt lyckosamt.

Med stort tack till arrangörer, seglar-

vänner, konkurrenter från en lycklig SM-vinnare och hans besättning i Caisa 2662."



En dopp i det blå för segrarna.

SM-tävlingarna skötes av grabbarna och flickorna från Ö-vik. Samma erfarna gäng kommer ner till Härnösand och tar hand om 1992 års tävlingsledning, vilket garanterar perfekta tävlingar.

I vårnumret 1988 ondgör sig ordf Gunnar Harju över "Storebror", men hur han än betedde sig nåddes Gunnar till slut av lagens långa arm. Gunnar skriver:

"Ny besättningsmedlem. I år får vi alla, beroende på vår inställning en ny besättningsmedlem nämligen 'storebror' och i resväskan (han vet nämligen inte om att man skall ha segelsäck) har han packat ner båtregistreringen. Måhända har 'storebror' goda avsikter men hans blotta närvaro med läderskor och resväska gör mig orolig. Vår fritid, som i själva verket är frihet att göra vad vi vill, hur och när vi vill, skall 'storebror' lägga sig i. Ett reglerat friluftsliv till havs, till fjälls och till skogs vad är det att ha? Likt vilddjuren får vi dra oss längre in i skogen och högre upp på fjällen, för att skåda obrutna horisonter, lyssna till naturens egna hjärteslag och känna frihet utan gräns. Bäste storebror jag ber dig mönstra av och sätt din kraft och nit till att

förbättra livet på gator och torg men låt örnen flyga fri kring sina blåa berg."



Så här ett antal år efteråt verkar det som Gunnar får rätt och storebror får gå på plankan.

Medvind är även medlemstidning för Norsk IF-båtklubb. Våra norska bröder på havet har betydligt lättare att fatta pennan. Historier från Norge kommer till redaktionen i en aldrig sinande ström. Formannen har sin egen återkommande spalt. I höstnumret -88 skriver han:



En av många norska seglare.

"Jeg husker fra gutteårene da sønnavinden kom hver ettermiddag. Det var sogar mulig å planlegge turer og være sikker på å komme hjem igjen uten motor.

I år har vi skrevet historie. Det skal etter sigende aldri ha hendt før at et Norgesmesterskap ikke har latt seg gjennomføre i løpet av tre dager på grunn av manglende vind. Våre svenske venner fra Gøteborg som hadde tatt i mott utfordringen til å være med i åpent Norgesmesterskap, tror meg vel ikke når jeg sier at det er unormalt når vinden ikke kommer – selv i Oslofjorden.

Vi var imponert over 'tjeiene' som seilte Gøteborg–Oslo–Gøteborg for å delta. Det var synd at vi ikke fikk prøvd oss mot hele tre svenske båter. En takk til eierne av N-18 og N-51 som stilte båtene sine till dispo-

sisjon.

Det er hyggelig å se at klassen tiltrekker seg stadi nye seilere. Flere av dem har allerede første sesongen hevdet seg bra. Dette er en inspirasjon for de nye og et varsko til de etablerte om å skjerpe seg."

Vårnumret 1989. Bekväma tipsrutan. Tankar om möjlighet att göra livet ombord på IF-båten bekvämare. När tankarna hamnade kring nödvändigheter stod det så här:

"I stället för utedass. Hur gör Du när det tränger på fram eller bak? Fram är ingen konst, det är nästan en ritual. Lävanten i ena handen (för landkrabban vill jag här påpeka att det är ingen vante som mor-mor stickat utan den ställina som stadgar masten på den sida varifrån vinden inte kommer). Alltså: lävanten i ena hand och avloppsröret i den andra. Sedan en gyllene parabel som mot vågorna förvandlas till en skummande fartrand. Tjusigt! Några har provat lovarsvanten men rekommenderar det inte."

Ur protokollet från 1989 års årsmöte läser vi kommentaren till § 2:

"Registrering av röstberättigade medlemmar. Antal röstberättigade närvarande var 14 st. Antal poströster var 4 st. 14 medlemmar var närvarande. 568 var frånva-

rande. Av dessa hade bara 4 eller mindre än 1% poströstat!! Om detta är ett utslag av stort förtroende för styrelsen som skött allting så bra att medlemmarna inte behöver oro sig eller ett tecken på ren slöhet undandrager sig min bedömning, likaså om de närvarande också var frånvarande."

Nr 2/1991. Ordförande Hans Ögren har ordet:



Hans Ögren, ordförande.

"Jag kan heller inte avstå från att ytterligare en gång uttrycka glädje över det goda nordiska samarbetet. Om någon av er då invänder att det ju bara är en handfull personer som har glädje av det, så vill jag kontra med en påminnelse om att både danska, svenska och norska mästerskapen är öppna för internationellt deltagande. Ta chansen att träffa era nordiska IF-kollegor vid dessa seglingar. Låt mästerskapsseglingarna bli träffpunkter inte bara för tävlande besättningar utan även för långfärds- och familjeseglare.

En av regionerna har bytt ordförande under våren. Bengt Anvenius har lämnat rodret i VIF till Christina Grimpe. Samtidigt som vi tackar Bengt för hans engagerande arbete önskar vi Christina lycka till.

Slutligen kära vänner, packa upp sommaren med varlig hand, ta er tid att nyttja båten."

Med ordförandens rätt får Hans sista ordet i denna kavalkad. Till Dig som orkat läsa igenom allt detta säger jag bara: Vi behöver Dina synpunkter på och i förbundstidningen och vi hoppas att Du också behöver Medvind.

*Med sax och penna
Harald Öhman*

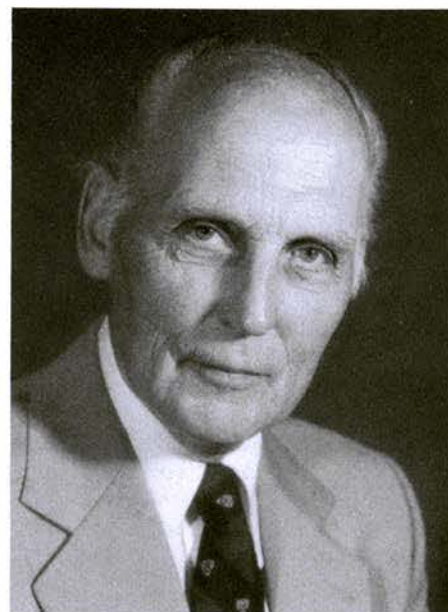
Tords båtar

Tord Sundén, IF-båtens fader har nu uppnått den aktningsvärda åldern av 82 år men är still going strong.

Hans döttrar, den eleganta IF-båten och hennes äldre syster "Träfolkan", tjuvar i tusental alla båtförstå-sig-påares ögon runt om i världen. Ända borta på andra sidan klotet, i Australien, har IF-båten tillverkats. Hon har seglat över Atlanten, farit jorden runt och oftast varit största kölbåtsklassen på hemmavattens regattor.

Som snabb, lättseglad och trygg allroundbåt för både semestersegling och tävling är hon oöverträffad och Tord kan glädjas åt att ha skapat århundradets båt.

Här nedan får han själv berätta om sitt liv som seglare och konstruktör och om IF-båtens historia i en rykande färsk intervju gjord av Göran Ejdeling.



Intervju med Tord Sundén

I januari besökte jag IF-båtens konstruktör Tord Sundén som bor på Guldheden i Göteborg. Jag ville höra direkt från Tord hur det gick till när IF-båten föddes, men fick även höra många andra seglarminnen från 20-talet och framåt. Tord är 82 år nu, men de sista 35 åren märks inte mycket på hans fysik.

– Hur kom du i kontakt med seglingen?

– Min familj bodde på Styrö Bratten under somrarna. Där ute hade jag kamrater som seglade, så jag kom med som gast i diverse båtar. På den tiden hade GKSS torsdagsseglingen på Brösthölm, där vi var med. Det var Fritz Schéel, Harald Gedda (Pelles far) och David Nilsson, som höll i juniorseglingarna.

– Vilka båtar seglade ni då?

– Jo, det var Stjämbåtar, som var den stora juniorklassen eller "pojkbåten", som det hette då, på 20-talet. Men jag seglade på A 22:or, 40:or och 30:or också. Det var överallt i skärgården, som det arrangerades regattor.

– Hade du någon egen båt?

– Nej, inte då. . . det dröjde. Jag jobbade på konstruktionsavdelningen på Eriksbergs varv, eller Eriksbergs Mekaniska Verkstad, som det egentligen hette, från 1935 till 1950.

År 1935 vann jag entonnarpokalen och hade då börjat fundera på konstruktion av segelbåtar. 1936 fick jag publicerat mina ritningar till en A 22:a i GKSS tidning Seglarbladet. Den byggdes aldrig, men jag fick ett namn som konstruktör. Nästa år, hösten 1937, då GKSS skulle bygga en 5:a som lottbåt för 1938, så fick jag med Fritz Schéels stöd uppdraget att rita båten.

– Men då jobbade du på Eriksberg?

– Ja, jag ritade hemma, på kvällar och nät-

ter och söndagar, men det blev en bra båt, 5:an S-39. Den byggdes under vintern på Arendals båtvarv och jag tjatade, så att den blev tidigt sjösatt, i början av april. Sen seglade jag den båten under hela säsongen för GKSS räkning. Vi seglade alla lediga dagar, trimmade och seglade in bomullsseglen, så när den första kappseglingen inträffade den 15:e juni, då var min båt i topptrim, medan alla andra var just sjö-satta. Vi vann stort till de gamla stjärnornas stora förvåning.

– Det måste varit en härlig känsla?

– Ja verkligen, och det fortsatte hela sommaren; vi vann Marstrandsregattan tex. Jag fick i uppdrag att rita många olika båtar, 5:or och 6:or bla.

GKSS lottbåt fick jag rita varje år under 8–10 år i sträck!

– Vad hette dina konkurrenter bland konstruktörerna på den tiden?

– Det var Tore Holm, Knud Reimers, Gunnar Stenbeck och Arvid Laurin bland andra.

– Kunde ni kappsegla under kriget?

– Jodå, fast bara inne i skärgården och med särskilt tillstånd. Men en gång blev vi beskjutna ute vid Böttö... av svenskar alltså.

– När ritade du den Nordiska Folkbåten?

– Ja, det är en egen historia. Det var under 1941 och den första båten sjösattes i april 1942. Den blev en rivstart med sextio båtar byggda första året.

– Men hur gick det till, när IF-båten kom till?

– Jo, under början av 60-talet började det komma fler och fler plastbåtar, mest motorbåtar. Jag hade ju fått se Folkbåten bli en stor klass, så jag började naturligtvis fun-

dera på om inte det skulle gå att göra Folkbåten i plast. Jag tänkte till och med: "Gör inte jag det, så gör någon annan det!" Det var ungefär 1965!

– Visste du hur man skulle konstruera med det nya plastmaterialet?

– Nej, men Marieholms Bruk hade faktiskt 10 års erfarenhet av att bygga plastbåtar, så därifrån fick jag en hel del synpunkter.

– Vilka ändringar gjorde du jämfört med Folkbåten?

Först tyckte jag att fribordet skulle höjas något, formen medgav 10–15 cm höjning. Som en följd av det blev stävprofilen något förändrad. Så ville jag göra en snyggare akterspegel. Med plasttillverkningen kunde den göras rundad, konvex. Sen var det överbyggnaden som kunde dras fram för om masten, och ge större utrymme i ruffen. Och utrymmet i ruffen blev bättre p g a materialet; inga spant, lägre durk o s v.

– Men de första IF-båtarna saknade förlucka?

– Ja, jag ansåg inte att förluckor var bra på träbåtar. Dom blev sällan täta. . . Men där har jag ändrat mig. . . Det är ju faktiskt både praktiskt och säkert, så det blev en förlucka redan efter de första tio IF-båtarna.

– Men riggen, den ändrade du mycket!

– Ja, nu fanns ju möjligheter med aluminiummasten. Jag gjorde riggen praktisk och estetiskt tilltalande.

– Under mitten av 60-talet var väl mast-head-riggen vanligast?

– Ja, det var den. Men jag har alltid ansett att det är både vackrare och bättre med ett lägre förstag. Och Folkbåtens rigg har litet för liten förtriangel. Så IF-båten fick 7/8-delsrigg, vilket ger en hanterlig genua och



IF-S1 provseglades utanför Långedrag 5 februari(!) 1967 av Tord Sundén tillsammans med sönerna Sture och Jörgen. "Det var en lagom bris när vi seglade förbi de snöklädda stränderna och jag var mycket nöjd med båten" säger Tord.

◀ en vacker, proportionell rigg.

– **Men masten på däck. . .?**

– Jo, det gav ju större utrymme i båten. Vi provade på Marieholms Bruk med olika konstruktioner på mastbalken och fann slutligen att nuvarande konstruktion borde hålla. Fast vi fick förstärka med ett mastskott för att styva upp skrovet.

– **Har det varit tillräckligt?**

– Tja båten kunde nog ha gjorts litet styvare vid röstjärnen, och nu finns det ju möjligheten att göra det på alla båtar enligt klassbestämmelserna, om man följer ritningen som jag gjorde. För övrigt utformade jag riggen med målsättningen att göra en enkel och lättrest rigg. Så spridarna sveptes bakåt för att ge en mast, som står för sig själv.

– **Båten hade Proctor-mast från början?**

– Ja, det fanns egentligen bara Proctor, som kunde leverera master då i början. Seldéns hade ju inte börjat. . . Det var Lasse Holmdahl i Askim, som hade Proctor-agenturen. Jag ville egentligen ha en avsmalnande mast, men Lasse ansåg att det var för dyrt i början. Och sedan fick vi låsa klassbestämmelserna.

– **Hade du motorbrunnen med från början?**

Ja, den var med. Jag måste ju säga att det är en styggelse att se en vacker IF-båt med en stor klump till motor på aktern. Jag hade tänkt mej att motorn skulle ligga i det akre stuvfacket, när man seglar och bara tas fram vid stiltje. Då är motorbrunnen en bra lösning.

– **Sittbrunnens utformning då?**

– Jo, Marieholms Bruk ville absolut ha en självlänsande sittbrunn för bättre sjövärdighet, och då måste man ju göra den grundare, med bottnen över vattenlinjen. Det är ett svårt val, för en icke-självlänsande sittbrunn, som på Folkbåten, ger ju en mycket större sittbrunn. Så IF-båten sitter man ju helst uppe på däck och seglar.

– **Varför blev namnet Internationella Folkbåten?**

– Jo, det var ju en vidareutveckling av den gamla kända och populära Nordiska Folkbåten, och jag ville ju att båten skulle bli en riktig internationell klass.

– **Men namnet fick ändras?**

– Ja, Svenska Seglarförbundet ansåg att det redan fanns en "Folkbåt", så namnet accepterades inte, när vi ville få klassförbundet antaget av SSF. Efter en hel del diskussioner under 1970, så ändrades namnet till "IF-båten" och SSF kunde anta klassen som en nationell entypsklass. Inom parentes kan nämnas att båten såldes länge i Tyskland under namnet Internationale Folkboot.

– **Säger du förresten "I.F.-båt" eller "Iff-båt"?**

– Båten heter "I.F.-båten", det är ju ursprungligen en förkortning.

– **Vad ändrades från det första exemplaret?**

– Inte mycket. Förluckan nämnde jag, och mastsykkotet. Vi provade med en större genua, men det var inte bra. Fotlisten höjdes någon cm av produktions-tekniska skäl. Ventilation tillkom. Ruffluckan var av plast från början, men det blev billigare att göra den i trä.

– **Vad berodde IF-båtens försäljningsframgång på?**

– Jo, den var en utveckling av Nordiska Folkbåten och så kom den precis rätt i tiden, när plastbåtsåldern började.

– **Vad tycker du om din konstruktion så här vid 25-års jubileet?**

– Det är naturligtvis vissa småsaker, som kunde gjorts annorlunda, men jag är fortfarande väldigt nöjd med IF-båten. Den är vacker, den seglar väl och den har ju faktiskt hållit mycket bra. Glasfiberbåtar håller väl egentligen för länge. . . jämför med bilar. . .

– **Vilka IF-båtar har du haft?**

– Det är tre stycken: S-1, S-1000 och S-3000.

– **Men nu har du ingen?**

– Nej, jag börjar ju bli lite till åren, så nu seglar jag bara med mina söner Sture och Jörgen nån gång.

– **Du har väl varit med i Svenska IF-båtförbundets styrelse också?**

– Ja, jag var med och grundade klassförbundet tillsammans med Lars Holmdahl och Nisse Holmdahl. Och så var jag med i styrelsen ända fram till 1984. Under nästan hela tiden var jag sekreterare.

– **Förresten, som Kurt Olsson skulle undrat: Du har ju seglat väldigt mycket på de stora haven – men Tord, hur grunt har du seglat?**

– Oj då. . . låt se, i början av 70-talet försökte jag segla över Fjordeböen i Askimsviken. Det är nog det grundaste jag seglat. . . Det gick inte bra, min IF-båt sprack och tog in vatten.

– **Ja, grundet döptes väl om till Tordeböen den dagen eller hur var det. . .**

– Men annars håller IF-båtens köl för väldigt hårda smällar.

Sedan tittade vi på bilder och böcker om Tords många konstruktioner genom åren. Han har varit med om mycket inom seglingen. Men för en inbiten IF-seglare är det ändå just IF-båten som känns viktigast.

Tack för den konstruktionen Tord!



Göran Ejdeling
Ordförande i Sv IF-
båtförbundet
1978-1985



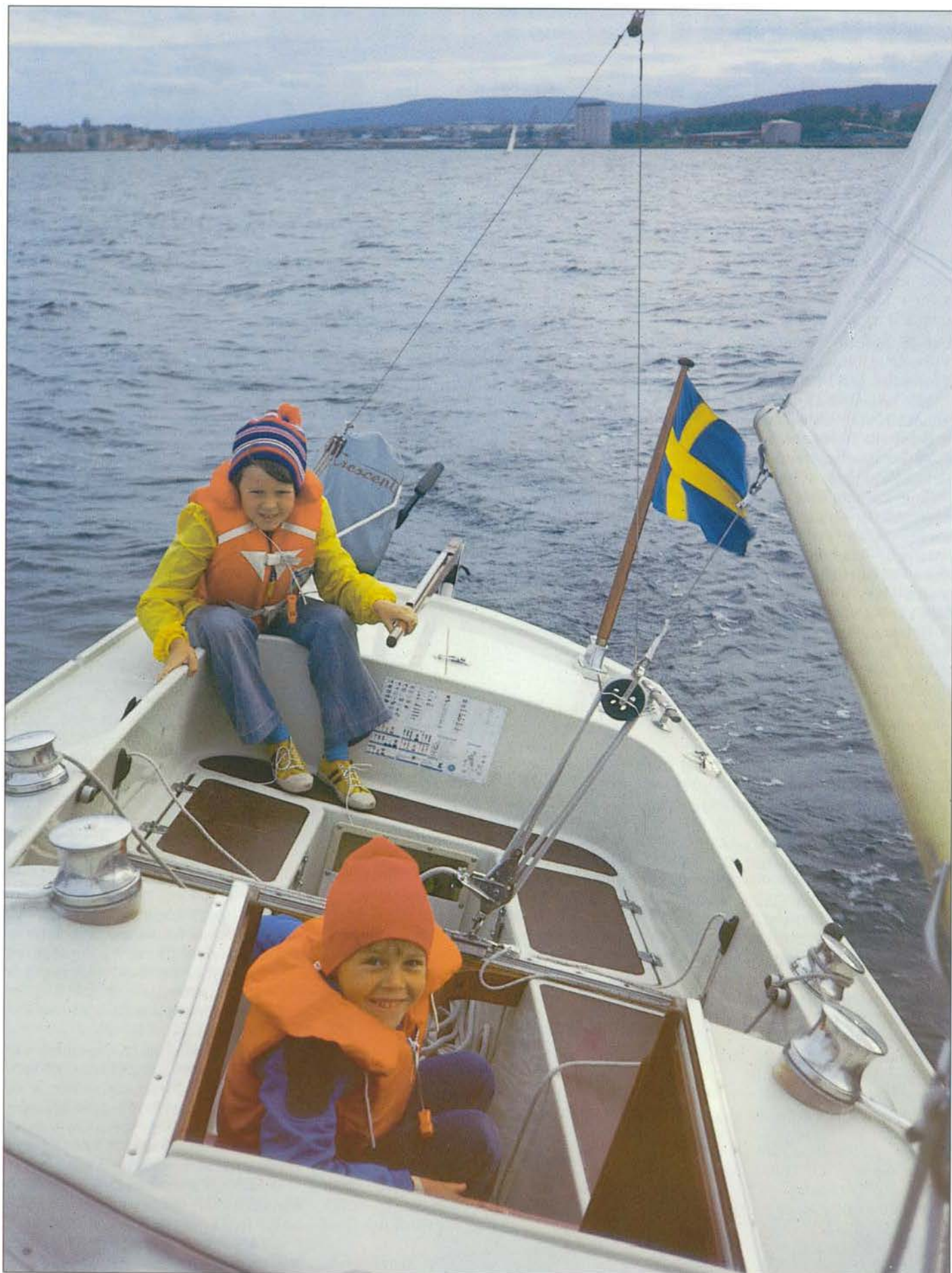
Utöver det som sagts ovan kan vi tillägga att när ca 3550 IF-båtar tillverkats fanns den representerad i fjorton länder. Som synes även långt borta.

Sverige	2225	Schweiz	120
Danmark	325	Frankrike	5
Norge	135	USA	125
Finland	75	Japan	5
Västtyskland	390	Italien	12
Holland	97	Belgien	13
England	20	Australien	100

För närvarande nyttillverkas inte IF-båten men formarna finns kvar och diskussion pågår om möjlighet att återuppta produktionen. De stränga entypsreglerna är en garanti och man får mycket båt för pengarna om man köper en begagnad IF. Fackmässigt renoverade äldre IF-båtar finns också att köpa.

Segla IF och gå med i Svenska IF-båtförbundet.

Vilken text vill Du ha till denna bild?



Till exempel: "IF-båten är så lättseglad att även smågrabbarna klarar det!"
Har du ett bättre förslag? Skriv till Medvind. Bästa förslag får pris.

Foto: Gunnar Wahlberg.



Segelförningen över Atlanten: Fock + stormfock "saxspirad" med spinnakerbommen. Jakjollen på ruffen.

för Bermuda. En halvtonnare skulle säkerligen gått runt på grund av sin stora formstyvhet och låga kölvikt.

En annan fördel som jag upptäckte var, att man i full storm kunde köra 1/2 vind med endast stormfock. Båten stod då pall bättre mot sjöarna på grund av levande kraften och viktstabiliteten än att ligga tät utan bredsidan mot sjön.

Det finns mycket mer att säga om båtens goda egenskaper. Låt mig bara tillägga förmågan att gå på grund och stranda utan allvarligare skador som följd.

Till nackdelarna hör som bekant sittbrunnssargen och utombordsmotorns placering. Dessutom är förluckan svår att få tät utan utvändigt tejpning.

Jag avslutar min artikel med några utdrag ur min sjödagbok.

Det handlar om jättevågen utanför Bermuda, som stjalpte omkull båten och hur jag fick färskvatten av en supertanker.

Lördag den 2 juni 1984

Kl 02.00. Vinden har ökat så jag måste beslå storen. Inga segel uppe nu. Det blåser så mycket att det är storm. Båten driver mot NNO och rullar kraftigt. Sjön är hög men inte så många brytande vågor.

Kl 06.35. Nu är det mulet. I ruffen är det förvånansvärt lugnt trots busvädret. Man hör vinden svagt. Det är bara rullningen som märks. Hur länge skall detta pågå? Det finns i alla fall gott om sjörum som tur är.

Vid 14-tiden när jag höll på att koka thevatten vräkte en jättevåg ner båten helt på sidan. Vattnet forsade in i sittbrunnen och ruffen. Båten låg stilla på sidan en stund innan den reste sig igen. Allmän oreda i ruffen. Röret som vindrodret är lagrat på hade blivit böjt.

Vinden och sjön tilltog ytterligare. Jag satte mig till rors för att styra undan dom värsta sjöarna. Jag blev snart blöt och kall, bestämde mig för att låta båten klara sig själv genom att ta bort pinnen, så rodret

kunde svänga fritt. Jag kunde vara i blöta ruffen istället för att riskera att bli spolad över bord vid en ny kantring. Det fungerade, inga flera tillbud.

Onsdag den 6 juni 1984

Kl 02.30. Det börjar blåsa upp från söder. Det verkade som en ny storm var på väg.

Kl 04.20. Upptäckte att jag låg på kontrakturs då jag skulle justera vindrodret. Försökte sätta stormstoren. Gick ej då fallet trasslat till sig. Jag väntar till lugnare väder.

Kl 08.10. Satte stormstoren. Går på något för sydlig kurs, med bra fart. Går ej att hålla högre än halv vind på grund av svår motsjö.

Vid middagstid har vädret blivit så pass bra att jag kan bestämma middagshöjden. Lat 39 32,2' Long 50 42'.

Ligger bi och torkar allt vått i solen. Lyckades få eld på en tändsticka. Kunde tända fotogenlampan. Klockan framviden en timme. När jag skulle koka lite ris och ta vatten till detta, upptäckte jag att mitt vatten i sittbrunnen, en 30 l och en 1/2 20 l plastdunk, hade försvunnit. Dom måste ha gått över bord när båten välte. Jag hade inte upptäckt det tidigare eftersom den

stora dynan som låg över dunkarna låg kvar. Jag hade fått några plastkärl av bräckligare kvalitet som jag förvarade under kojerna. Men dessa var tomma så när som på 5 liter.

Detta är katastrof. 900 M till Azorerna. 400 N New Foundland som närmaste land. Det går ej, inga sjökort och nordlig vind. Dessutom motbjudande att vända tillbaka.

Jag fortsätter och hoppas på regn, möte med fartyg eller Guds hjälp.

En supertanker i sikte

"WORLD DUARLITY" av Monrovia kom inom synhåll, en tanker på uppskattningsvis 200000 ton har kursen precis på mig. Jag signalerade med flytvästen. Dom svarade med en lång ljudsignal. Om en stund vinkade jag igen. Nytt svar från dem. Dom hade upptäckt mig det kunde jag vara säker på.

Det var svag vind och det tog mycket lång tid innan jag kommit intill sidan på tankern. Min båt hölls med en tamp i vardera ände. Jag hade bett om vatten i en plastdunk eller dylikt. Dom hade inga plastdunkar, sade dom, utan firade ned en vattenslang till mig. Jag hade ingenting annat än ett bräckligt plastkärl, som endast rymde ca 4 liter, att ta vattnet i. Jag låg intill tankern ganska nära dess akter. Det var kraftig dyning. Jag åkte upp och ned. Gubbarna som höll mina tampar, ställde sig bredvid varande i stället för att vara så långt ifrån varandra som möjligt, så att tamparna kunde hållas sträckta. Min båt lade sig då tvärs med aktern mot tankern. Det var nära att mitt akterstag kommit under tankerns akteröverhäng. Fortast möjligt lämnade jag mitt utomordentligt farliga läge. Tyvärr hann jag bara få 3 till 4 liter vatten. Jag tackade befälet för vänligheten att bistå mig. Dom frågade mig om jag behövde något annat. Beklagligtvis glömde jag bort tändstickor och batterier. Jag svarade: – ett par öl, men det hördes inte.

För noteringar i deras loggbok fick jag lämna namn och nationalitet på båten.

Det var i alla fall trevligt att träffa några människor. Det var inte igår precis.

Färden gick vidare mot Azorerna.

Sven Carlsson



Torkning av kläder. Fiskehamnen vid Santa Cruz, Teneriffa.

Höga Kusten

Om man seglar i Bottenviken finns den fascinerande obrutna horisontlinjen i öst.

Den maximala kontrasten finner seglaren på Höga Kusten. Från en båt avtecknar sig den höglänta siluetten i väst än mer imponerande.

Den högsta strandlinje som uppmätts efter istiden finns på Skuleberget. På den tiden, då detta var rövarens hemvist, nådde en gång strandlinjen 285,5 m över nuvarande havsnivå. Högre än någon annanstans i Sverige.

Strax utanför finns också det högsta djupet, Ulvödjupet på 293 m u.h. Öar och berg stupar brant ner i havet och försvinner i djupet. Kontrasternas mångfald är oändlig och inspirerande.

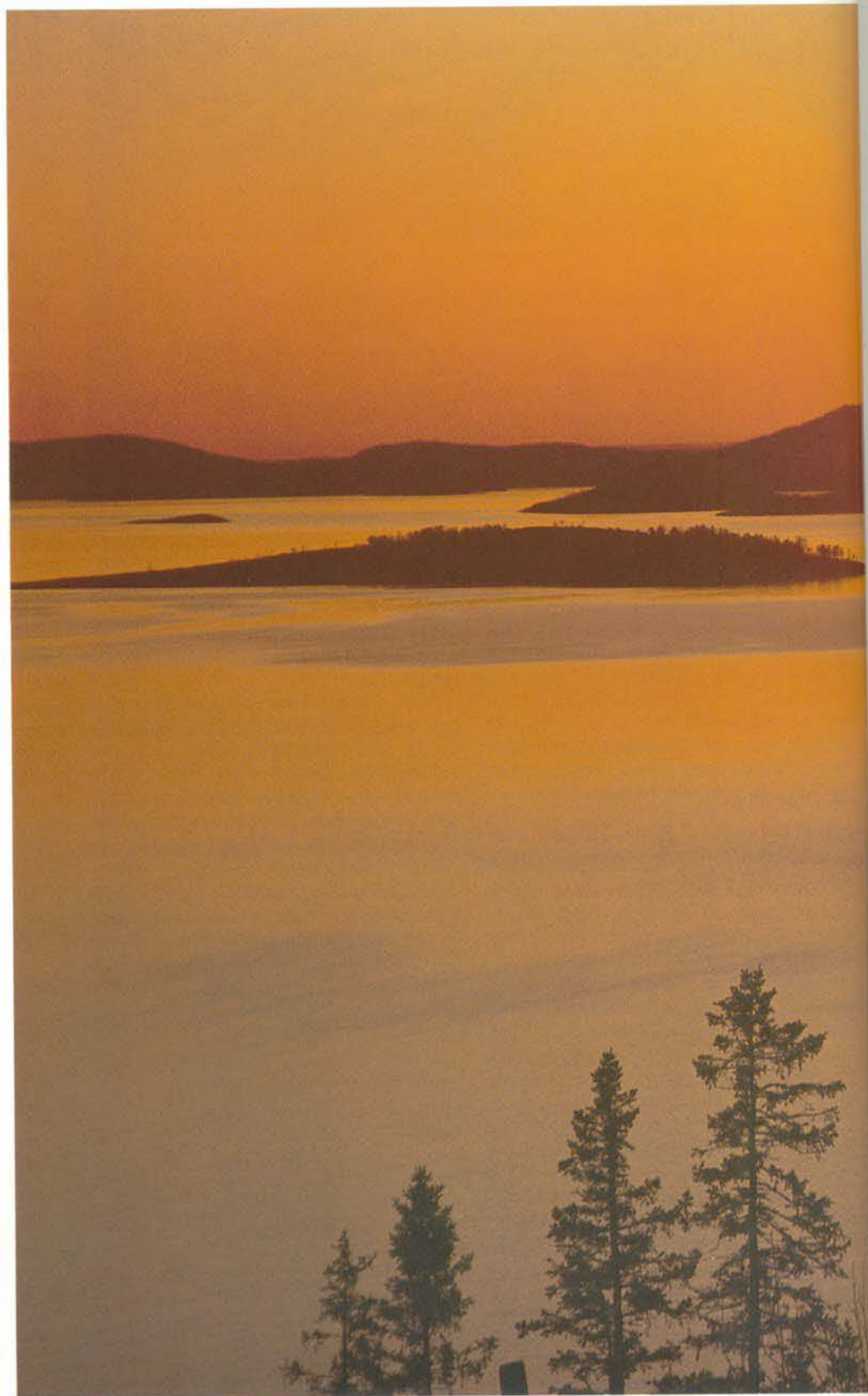
På Höga Kusten är det lätt att hitta en "egen" naturhamn. Se bara till att ha med tillräckligt många meter med ankartamp.

För bekvämligheten finns även en rad fina och välutrustade gästhamnar av olika slag och karaktär.

I Trysundas skyddade hamn är lugnet påtagligt och själen finner ro. I servicehuset finns bla tvättstuga och bastu, och bastubadet avslutas naturligtvis med havsdopp. Öns förr så betydelsefulla fiskenäring är numera ett minne blott, och det är endast på sommaren ön lever upp med somrargäster och gästande seglare.

Ulvöns nordsida domineras av Sandviken. Här blandas långsträckta sanddyner med blankslipade stenhällar. Hit kom de första fiskarna på 1500-talet, och ännu står de äldsta bodarna intakta.

På Ulvön är sommaren lite längre och soltimmarna fler än på fastlandet. Från Ulvöhamns generösa famn kan man strosa längs bygatan och hitta både caféer och konstutställningar. Sommarpulsen är hög här, och hit åker många för att roa sig. Under månta år kunde man sätta likhets-tecken mellan norrlandsdelikatessen surströmming och Ulvön. Tyvärr läggs i dag endast in för



husbehov på ön.

Mjältön, Sveriges högsta kustö, 236 m ö.h. bjuder på en skyddad natthamn. Från öns topp är utsikten över den mångsidiga arkipelagen obeskrivlig. På ön finns varken kiosk eller affär. En klar fördel tycker många barnfamiljer.

Utanför Bönhamn, ett litet fiskeläge där fiskarna "bönade" (tätade) sina tunnor, finns Högbondens fyr på en 80 m hög

klippa. En vindpinad utpost på Höga Kusten. Fyrvaktartorn och fyrvaktarbostad är smakligt renoverade och hyser ett av Sveriges märkligaste vandrarhem.

Vid Barsta fiskeläge finns Barsta kapell (1699), med en rad naiva väggmålningar med bibliska motiv. Här kan man också dricka ur hälsokällan. Vattnet lär ha en läkande effekt på många krämpor.

Både i Berghamn och Lövvik finns små,

lugna hamnar med rofylld omgivning.

Mångfalden är stor – pittoreska fiskelägen med gästhamn eller egna smultronställen i en alldeles "privat" vik. Valet är ditt! Men kom ihåg en sak; missa inte chansen att uppleva Höga Kustens natursköna arkipelag. Och du, den förändras ständigt. Ingen annanstans är landhöjningen så stor, 1 cm per år. Så se den i år.

Maria Jansson Sjödin



Härnösand



Härnön – vind omkring sydost 3–4 m/sek, god sikt. Härnösand – en charmig småstad vid den sägenomspunna Ångermanälvens mynning. I sanning en stad med gynnsamma villkor för den som gillar segling.

I Härnösand börjar den höglänta och vackra kuststräcka som kallas Höga Kusten, ett paradiset för seglaren.

Många kända namn har sitt ursprung i Härnösand eller från trakterna omkring staden: Ludvig "Lubbe" Nordström, som kallade sin barndomsstad Öbacka; Janne Vängman huserade i den vackra bygden

kring Risnåset, några mil väster om staden; Torbjörn Fälldin, känd fårfarmare och fd statsminister, bor inte långt borta; Olof Högberg och "Den stora vreden" har sitt ursprung i dessa trakter.

Det är också nära till naturen. Havsbad, skogar och vildmark. Det är inte långt varken till Ävike Herrgård, söderut, eller till Västanåfallet, västerut.

Från Härnösands ostkustsida har man från den vackert belägna Lotsstugan en perfekt utsikt över SM-seglingarna.

Östanbäcken är en gammal, väl bevarad

stadsdel i centrum av Härnösand. Härigenom kan man promenera till båthamnen vid den härligt fräscha simhallen med tillhörande cafeteria.

Murbergets friluftsmuseum, fortfarande på promenadavstånd, är en annorlunda och mysig upplevelse. Näst störst efter Skansen och med en rad sommaraktiviteter.

I stadsparken kan man njuta lugnet medan man beskådar Milles monument över skalden Franzén.

Den vita domen, stiftets vackra domkyrka, är väl värd ett besök. Liksom lands-



hövdingens residens och rådhuset med sin kolonnportal – Rotundan kallad och även den inspirationskälla till smeknamnet "Norrlands Aten", då det tidigare varit gymnasium.

På mellanholmen finns det välsorterade biblioteket och en storslagen teater. Sommartid används ofta utescenen för sommarkonserterna.

På mellanholmen börjar Härnösands nyaste skulptur "Evolution". Genom sin utveckling i tre steg har den avslutande delen gett torget sin speciella karaktär.

Där vid torget finns också konsthallen, som alltid hyser spännande utställningar.

Från uteserveringen vid Skeppsbrons början kan du slutligen avnjuta ditt kaffe med ett varmt wienerbröd, och ha en bra överblick över din förtöjda båt.

Som sagt, i Härnösand är tillgängligheten stor och villkoren gynnsamma för seglaren. Allt är nära till. Välkommen och välj själv vad du vill göra!

Maria Jansson Sjödin

Faktaruta

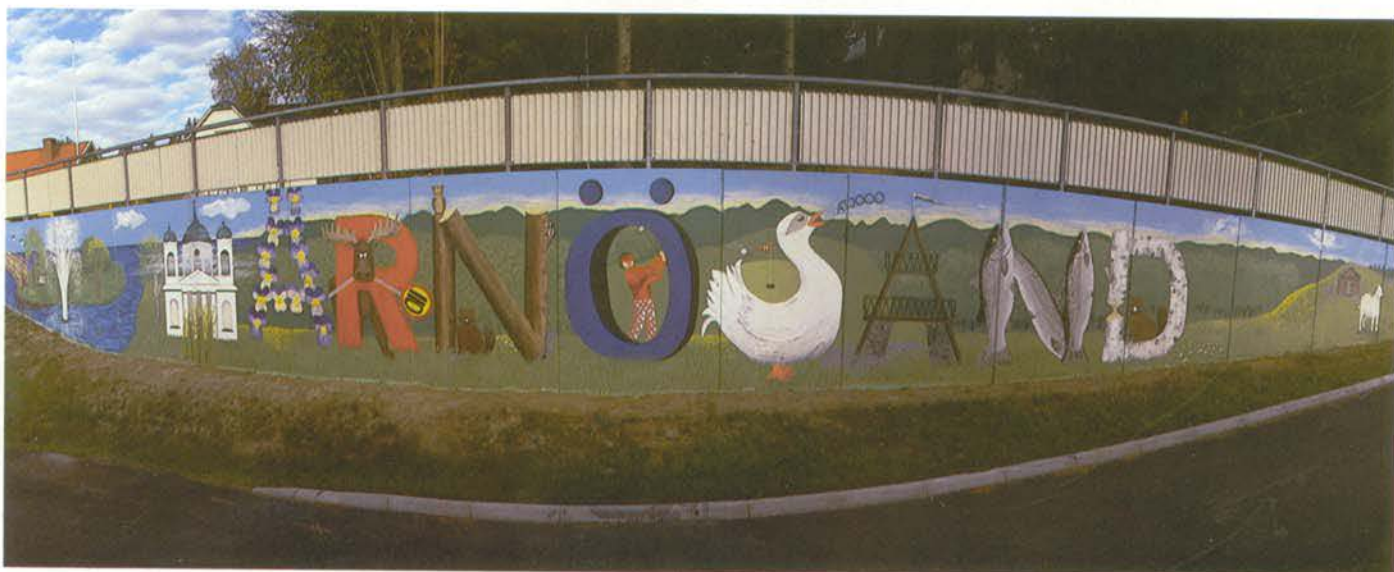
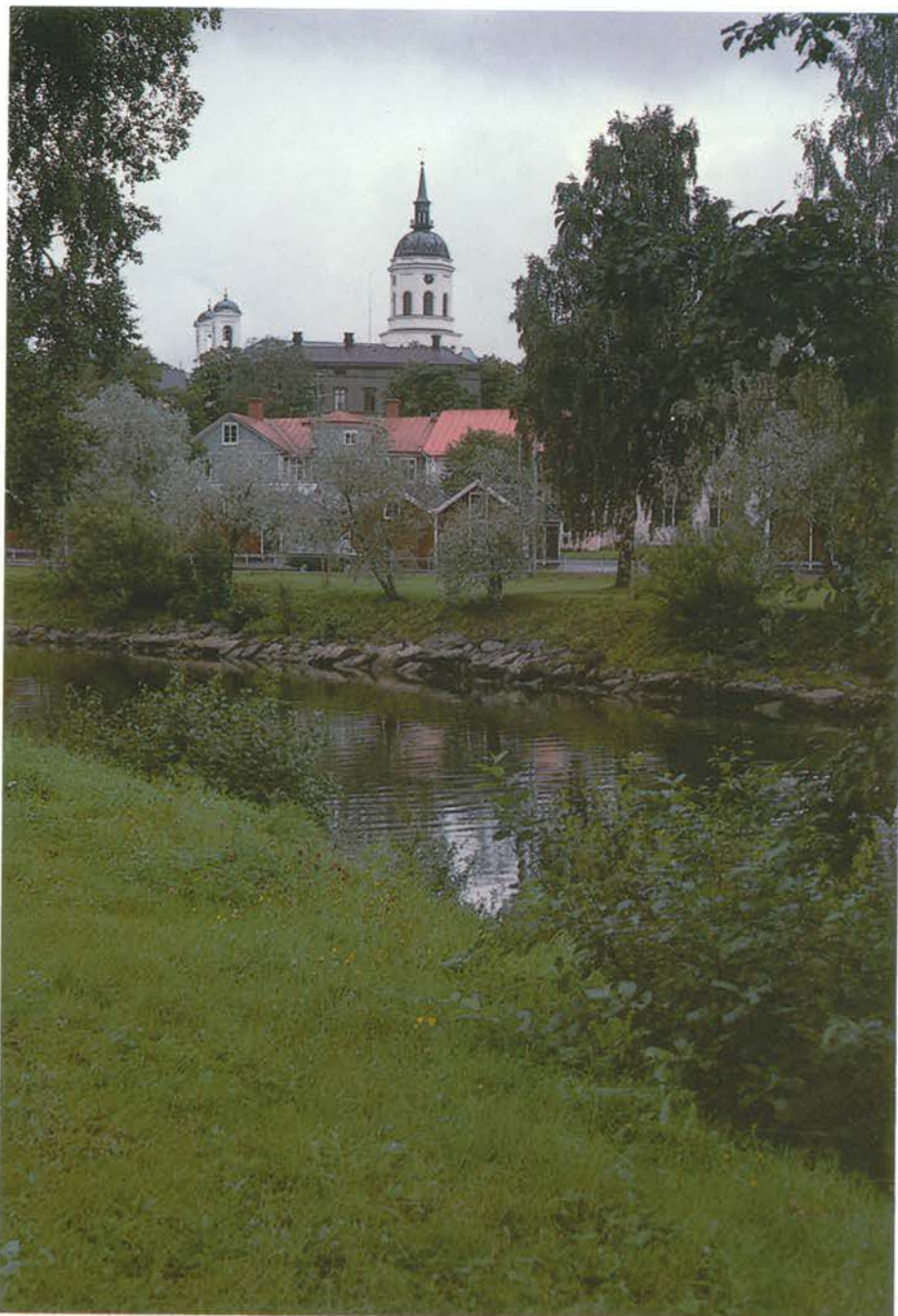
Härnösand ligger i landskapet Ångermanland och länet Västernorrland. Det bor närmare 28000 personer i Härnösands kommun. Ytan är 1065 km². Staden Härnösand ligger till stor del på den 7 km breda och 10 km långa Härnön.

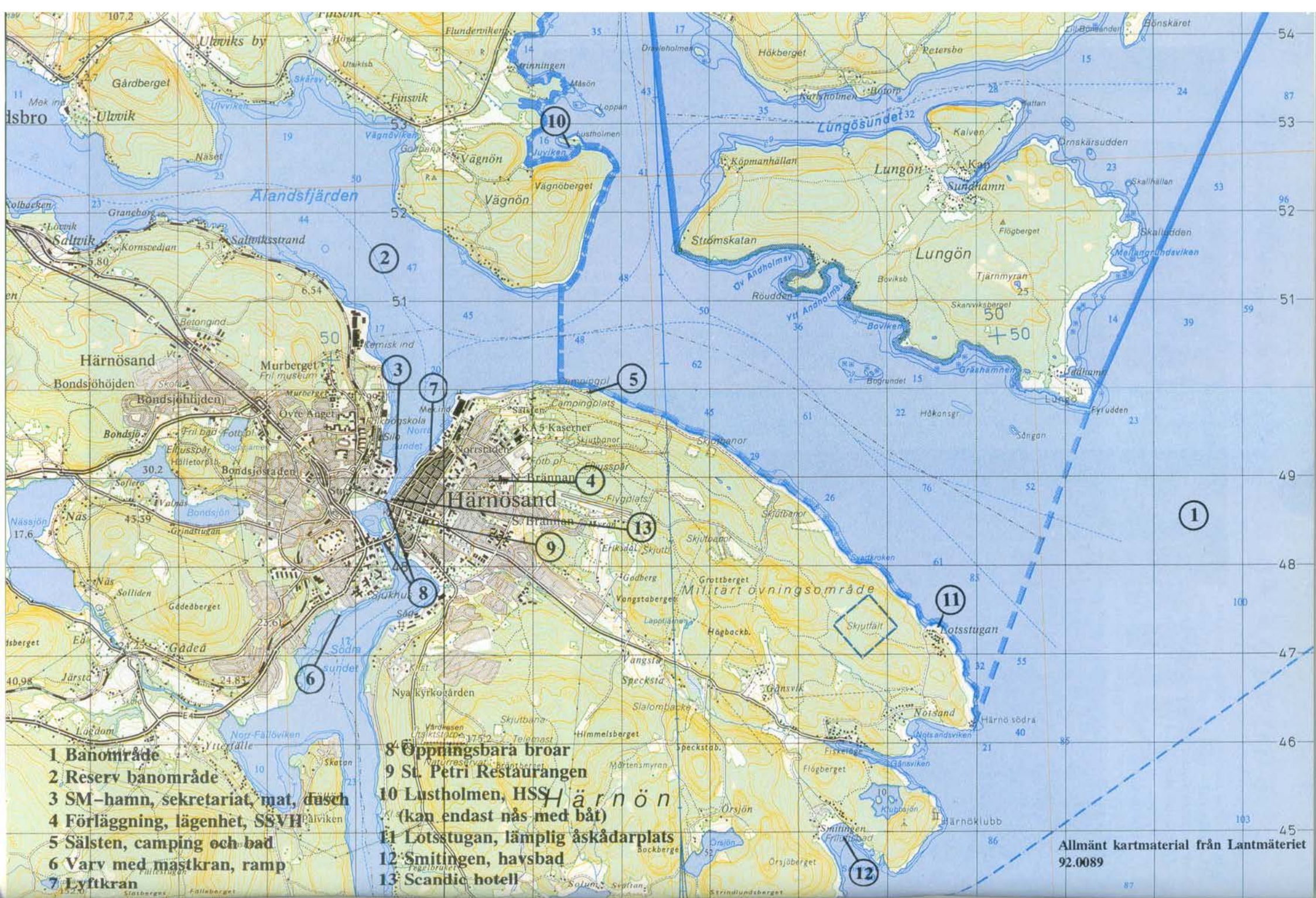
Staden grundades 1585. Vid mitten av 1600-talet blev Härnösand gymnasie- och stiftsstad. Sedan slutet av 1700-talet har Härnösand varit residensstad i Västernorrlands län.

År 1721 brändes staden av rysarna.

Som en av de första städerna i Europa fick Härnösand 1885 elektrisk gatubelysning.

Tyristbyrå tel 0611-283 88.





1 Banområde

2 Reserv banområde

3 SM-hamn, sekretariat, mat, dusch

4 Förläggning, lägenhet, SSVH

5 Sälsten, camping och bad

6 Varv med mastkran, ramp

7 Lyftkran

8 Öppningsbara broar

9 St. Petri Restaurangen

10 Lustholmen, HSS Härnön

(kan endast nås med båt)

11 Lotsstugan, lämplig åskådarpåplats

12 Smitingen, havsbad

13 Scandic hotell

Allmänt kartmaterial från Lantmäteriet
92.0089

Härnösands och Örnsköldsviks Segelsällskap
inbjuder i samarbete med svenska IF-båtförbundet till

Internationellt Svenskt Mästerskap för IF-båtar



den 20–24 juli 1992 i Härnösand



Eftersom det i år är IF-båtens 25-årsjubileum hoppas vi att mästerskapet blir ett minnesvärt evenemang med ett stort startfält. Förutom förvisningen om fina seglingar och vackert väder anstränger vi oss för att även kringarrangemangen skall bli lite extra. Tidsmässigt är SM:et samplanerat med både Höga Kusten Race och Ulvöregattan. Detta innebär att det är möjligt att ägna minst 14 dagar åt kappseglande i Höga Kusten i år.

Program SM 1992

Söndag 19 juli

12.00 Regattaexpeditionen öppnar, registrering, seglingsföreskrifter och kontrollmätning. Ev. propagandasegling i hamnen.

Måndag 20 juli

Fortsatt kontrollmätning och registrering.
13.00 Tune-up race
19.00 Invigning, lätt måltid

Tisdag 21 juli

11.00 1:a SM-seglingen, 2:a SM-seglingen

Onsdag 22 juli

11.00 3:e SM-seglingen
18.30 Grillfest

Torsdag 23 juli

11.00 4:e SM-seglingen, 5:e SM-seglingen

Fredag 24 juli

11.00 6:e SM-seglingen
19.00 SM-bankett med prisutdelning. S:t Petri restaurangen.

Lördag 25 juli

Reservdag om färre än 3 seglingar genomförs fredag den 24 juli.

Banor

Tävlingsområdet, öppet vatten öster Lungö fyr, bantyp Neapel. Reservbana (vid hårt väder) Ålandsfjärden, bantyp 21. Matchbana 21.

Regler

Seglingarna genomföres enligt de internationella kappseglingsreglerna (IKR) med Skandinaviska och Svenska Seglarförbundets tillägg, utfärdade seglingsföreskrifter samt klassbestämmelserna för IF-båten.

Poängberäkning

Lågpöängsystemet enligt Appendix 5.2. Sex seglingar planerade av vilka minst tre skall genomföras för att tävlingen skall gälla som mästerskap. Vid flera än tre seglingar räknas en bort. Vid tre genomförda räknas samtliga.

Reklam

Enligt IKR 26 och Appendix 14, kategori B. Tillstånd/certifikat utfärdat av seglarens nationella myndighet skall uppvisas vid ankomsten till tävlingsplatsen.

Priser

Besättningarna i de 3 första båtarna erhåller SSF:s mästerskapsplaketter i guld, silver och brons. Hederspriser och övriga priser till minst var 5:e deltagande båt. Daily-First priser till hela besättningen.

Anmälan och avgift

Anmälan göres på fastställt formulär och skall tillsammans med kopia på mätbrev och försäkringsbevis vara oss tillhanda senast den 19 juni 1992. Avgift betalas samtidigt som anmälan. Avgiften är 800 kr. OBS! Vid anmälan före den 1 juni 700 kr.

Postgiro: IF SM 1992, pg 179244-9.

Anmälan till adress: IF SM 1992, Box 50, 871 22 HÄRNÖSAND.

Uppllysningar

Hans Ögren, 0611-13020 (arb), 0611-22655 (bost).

Inkvartering

1) Lägenheter eller enkelrum i korridor i SSVH:s elevhem, Volontärvägen 9, Härnösand, 1,5 km från båtarna. Alla alternativ med tillgång till fullt utrustade kök, dusch och badrum m.m. Söndag till söndag.
– Trerumslägenhet (4 bäddar) 1500 kr/lgh.

– Tvårumslägenhet (2 bäddar) 1000 kr/lgh.

– Enkelrum i korridor med gemensamt kök och delade dusch, toalett och tvättutrymmen 350 kr/rum.

Vad ni behöver ta med i detta boendeanternativ är sänglinne, väckarklocka och eventuellt en liten radio för väderleksrapporter. Beställes i samband med anmälan på anmälningsblanketten.

2) Scandic Hotel. Mitt i sta'n vid norra hamnen. Vill du ha koll på din båt dygnet runt ska du bo här. Bokning direkt 0611-15010.

3) Husvagnar och campingstugor (låg standard). Sälstens camping. Fritidskontoret 0611-28400 eller Sälstens camping direkt 0611-18150.

Service

Samtliga båtar kommer att ligga i norra

hamnen mitt i Härnösand. Kostnadsfri kran finns i anslutning till hamnen. Där ligger regattaexpeditionen och SM:ets "headquarter" i Samhall-Midlands lokaler ca 50 meter från båtarna. Här finns duschar och omklädningsrum med stor kapacitet och en restaurang med 100 sittplatser för frukost, lunch och enklare förtäring. Telefon och faxnummer till regattaexpeditionen meddelas senare. Vi arbetar på vårt håll med att ta fram ekonomiskt försvarbara transportlösningar. Succesivt bygger vi också upp en bank av lånebåtar, men prova först lösningen att ställa upp med egen båt.

Nöjen

SM-banketten med prisutdelning som ju samtidigt måste ses som en jubileumsmiddag kommer att avhållas i ärevördiga S:t Petri Ordens restaurang fredag den 24 juli. Traditionsenligt blir det också någon förtäring i samband med invigningen och lika traditionsenligt grillfest onsdagen den 22 juli. I övrigt har krögarna i sta'n också spämt musklerna för att vår after-sailtillvaro ska bli så angenäm som möjligt. För anhöriga som skall tillbringa dagarna på landbacken finns flera alternativ. Sälstens och Smitingens badplatser. Gamla lotsplatsen med utsikt över banområdet, landets näst största friluftsmuseum Murberget m.m.

Foto och film

Under seglingarna kommer Foto Norr AB att fotografera och i montrar vid reg.exp visa dagens bilder för beställning. Likaså videofilmas seglingarna med kringarrangemang av Mediaborgen AB. Kvällsvisas och sammanställs till en SM film 1992.



Svenska IF-båtförbundets styrelse 1992

Svenska IF-båtförbundet är det landsomfattande intresseorganet för Dig som seglar IF-båt. Genom förbundet får Du veta det mesta som gäller din IF-båtsegling. Förbundet ger bla ut tidningen MEDVIND 4 ggr/år. Denna klasstidning ger Dig information om segeltrimning, nyheter, träningsläger, mästerskap, familjeseglingar och mycket annat.



Hans Ögrens

Nybrogatan 4
871 30 HÄRNÖSAND
Tel 0611-13020 (arb), 22655 (bost)

Hans Ögren är vår ordförande. Hans vana nuna ser Du på tredje sidan i tidningen där han också har något att säga även Dig!



Henric Blomé

Idrottsvägen 11
715 32 Odensbacken
Tel 019-50414

Henric Blomé vice ordförande "att segla IF utvecklar snille och smak och är ett sätt att leva".



Harald Öhman

Hovsgränd 7
871 31 HÄRNÖSAND
Tel 0611-29464 (arb), 10732 (bost)

Harald Öhman, sekreterare, seglar IF för att han är bekväm!



Bengt Peterson

Sälstensgränd 15
871 33 Härnösand
Tel 0611-16806

Bengt Peterson är kassör, ny i styrelsen för i år. Vi hälsar honom välkommen och önskar lycka till. Han seglar IF därför att kostnaden inte överstiger det hans fru tillåter honom att lägga ut på segling!



Stefan Asker (PR)

Älgvägen 13
645 68 KARLSTAD
Tel 054-833825 (bost)

Stefan Asker, suppleant: "Jag seglar IF därför att jag gillar att kryssa högt och fort."



Hans Gilliusson

Sidensvansvägen 14
871 65 HÄRNÖSAND
Tel 0611-21471 (bost)

Hans Gilliusson, suppleant, seglar IF för att det är det roligaste som finns.



Mats Gidlund

Guldenvägen 25
89023 SJÄLEVAD
Tel 0660-46996 (bost)

Mats Gidlund, adjungerad, Medvind's redaktör, är pappa för vår fina tidning.



Roland Kihl

Stensövägen 7 A
39246 KALMAR
Tel 0480-12491

Roland Kihl, adjungerad. "Varför seglar jag IF? Det finns inga andra alternativ."

Anders Carlsson, adjungerad, ser Du på nästa sida.



Hans Larsson

Lovisavägen 9
89023 SJÄLEVAD
Tel 0660-48779 (bost)

Hans Larsson, adjungerad, tekniska kommittén. "Som förstabåt är IF-en i alla avseenden en mycket lämplig båt. Den är säker och prisvärd."



Gunnar Harju

Själavadsgatan 30 A
89132 ÖRNSKÖLDSEVIK
Tel 0660-16538 (bost)

Gunnar Harju, fd ordförande numera internationell sekreterare. Seglar högre men fortare.

Förbundets postgiro: 559326-4.
Kansliadress: Nybrogatan 4, 87130 HÄRNÖSAND.

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige Se ovan ordförande

Danmark Gunnar Høy, Pælestykke 9,
DK-2630 TÅSTRUP, tel 42-999570

Norge Svein R Wright, Bernhar Herres v 41,
N-Oslo 3, tel 02-146708

Finland: Jörgen Rönnback, Tennstopet 3 B,
SF-21600 PARGAS

Tyskland: Norbert Hoenicke (Sportwart), Roonstr 10,
1000 Berlin 20, tel 030-33348 priv,
030-3406439 office

Förbundet är uppdelat på fem regioner (även kallade klubbar) som främst ansvarar för de olika lokala aktiviteterna som tex segelmätning, distriktsmästerskap, festligheter, kurser osv. Kontakta någon av nedanstående för ytterligare information. Det kan löna sig!



Västkustens IF-båtklubb

Christina Grimpe
Södra Vägen 13
44441 Stenungsund
Tel 0303-80408

"Jag seglar IF-båt därför att det är en fantastisk båt att segla ensam och den är minst lika bra som familjebåt. Genom sin "lilla" volym och sin stora styvhet går den att SEGLA i alla vatten- och vindförhållanden. Dessutom tillhör IF-båten en av Nordens största kappseglingsskylor med en mycket fin sammanhållning i IF-båtklubben."



Sydsvenska IF-båtklubben

Göran Lundblad
Johan Hårds gata 54 A
25254 HELSINGBORG
Tel 042-137564

"Jag seglar IF-båt därför att den ser ut som en båt, seglar bra, kappseglas som entyp, och för gott kamratskap i klassen."



Bottenhavets IF-båtklubb

Anders Carlsson
Fågelsångsvägen 14
89141 ÖRNSKÖLDSVIK
Tel 0660-17235

"Jag seglar IF för båtens fina seglingsegenskaper och för det internationella utbytet i Norden och Tyskland."



Ostkustens IF-båtklubb

Rune Lagerqvist
Villavägen 31 B
19146 SOLLENTUNA
Tel 08-963616

"Jag seglar IF-båt för att när jag har tid att segla vill jag kunna segla i alla väder, även ensam, och i nära kontakt med vattnet. Med IF-båten kan jag kappsegla på lika villkor i en stor och gemytlig entypsklass, där det är skickligheten och inte båtens ålder eller en stor ekonomisk satsning som är avgörande för framgångar. Har seglat en och samma IF-båt i 17 år, IF 1825."



Sydostkustens IF-båtklubben

Henrik Olsson
Bryggerigatan 5 E
38300 MÖNSTERÅS
Tel 0499-12628

"Jag seglar IF därför att det är en entypsbåt, snabb att komma ut med, bra som både kappseglingsbåt och semesterbåt samt för att man har många kompisar i klassen."



Utdrag ur Klassbestämmelser

IF-båten är på många sätt unik. Av SM-statistiken framgår att äldre båtar med lågt nummer väl hävdar sig mot de nyare båtarna. Förutom seglarens skicklighet beror detta dels på IF-båtens konstruktion och kvalitet, dels på de hårda klassbestämmelserna. Vi återger här inledningen till dessa bestämmelser där det klart framgår vad förbundet vill. Som en extra påminnelse till alla kappseglande IF-ägare tar vi även med § 11.

§1 Ändamålet med klassbestämmelserna

Detta är en entypsklass. Avsikten med dessa bestämmelser och de gällande ritningarna är att säkerställa att båtar av denna klass är så lika som möjligt ifråga om skrovets och däckets form och vikt, ballastkölens vikt, rodrets form, segelplanets form och yta samt en del andra detaljer som påverkar båtens prestationsförmåga. Alla båtar skall tillverkas i enlighet med Tord Sundéns ritningar med undantag för mast och bom, spinnakerbom, stående och löpande rigg, utrustning såsom vinschar, rorkultsförlängning, knapar, skotskenor, lyftöglor, jibroller etc. Dessa delar och dess beslag behöver inte överensstämma med gällande ritningar men skall i en del detaljer på annat sätt kontrolleras genom följande bestämmelser.

§2 Skyddsåtgärder för enhetlig konstruktion

- Högsta administrativa organ för klassen i resp land är det nationella seglarförbundet i samråd med Nordiska IFRA.
- Båten ska vara tillverkad av glasfiberarmerad plast (GRP) och i enlighet med gällande ritningar och deras anvisningar.
- Tillverkningsformar för skrov och däck skall göras från en gällande GRP-originalform. Modellen och utformning av gjutmodell, pressgods och formar får i intet fall ändras. Grundkontrollen består av ett enda enhetligt utsprung för pressgods och formar.
- Byggnadsformen skall kontrolleras genom mätning i enlighet med de gällande ritningarna. Det finns angivna toleranser för smärre tillverkningsfel och formförändringar beroende på ålder, men avsiktliga variationer inom dessa toleranser är förbjudna. Skrovets form skall kontrolleras med officiella skrovmallar i enlighet med gällande ritningar. Nordiska IFRA kan beordra kontrollmätningar av skrov, däck, köl och roder.
- Om det anses att något försök förelegat att frångå konstruktionen eller dessa be-

stämmelser i någon detalj, skall detta rapporteras till det nationella bestämmande organet, som skall innehålla mätbrev (certifikat) i avvaktan på en undersökning av fallet.

Detaljbeskrivning om skrov, däck, kölen, rodre, masten, bommen, spinnakerbommen, segel och vikt finns i paragraferna 3-10.

I bestämmelserna § 11 kan läsas vilken utrustning som skall medföras och vilken som inte får användas.

LÄS NOGA! Du kan bli diskvalificerad i en tävling om Du inte har rätt utrustning!!!

§11 Diverse

- Ingen standardutrustning eller inredning får vara avlägsnad. Inredningen får förändras. Med standardinredningen menas alla skåp, skott, durkar, bänkar, lock, dörrar, madrasser, etc som ingår i inredningen. Bord med fäste behöver ej medföras.
- Mastens placering på rufftaket får ej förskjutas långskepps.
- Utöver den fasta utrustningen och inredningen skall följande finnas ombord vid bankappsegling:
 - 1 st ankardon passande till båt med 2,3 tons displacement. Min vikt 7.5 kg.
 - 1 st paddel längd ca 1200 mm.
 - 2 st förtöjningsändar min 10 meter vardera.
 - 1 st dragglina min 12 mm, minst 30 m lång.
 - 3 st flytvästar eller livbälten.
 - 1 st handpump eller pyts.
- Extra ballast inombords eller sådan buren av besättningen är förbjuden.
- Besättningen skall vid bankappsegling utgöras av max 3 personer och min 2 personer.

f) Backstag är ej tillåtet.

g) Radiomottagare, kikare, ur, icke elektronisk vindriktningsvisare och två magnetiska kompasser är tillåtna.

h) Inga instrument, varken elektroniska eller icke elektroniska, förutom de i punkt 11 g nämnda, får användas under bankappsegling. Finns sådana instrument ombord skall de vara försatta ur funktion på sätt som ej kan ifrågasättas. Eventuellt kan plombering användas.

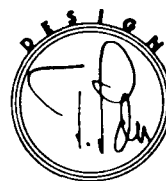
i) Ingen trapets eller liknande anordning för att hålla besättningen uppe utombords är tillåten, med undantag för fotstroppar som får anordnas endast på sittbrunnens insida och ej får sträckas utanför sittbrunnen. Handtag på däck är tillåtet.

j) Rullrev för storsegel är förbjuden.

k) Hydraulisk utrustning eller dylikt är ej tillåtet.

l) Kickstång med funktion att lyfta bommen är ej tillåten.

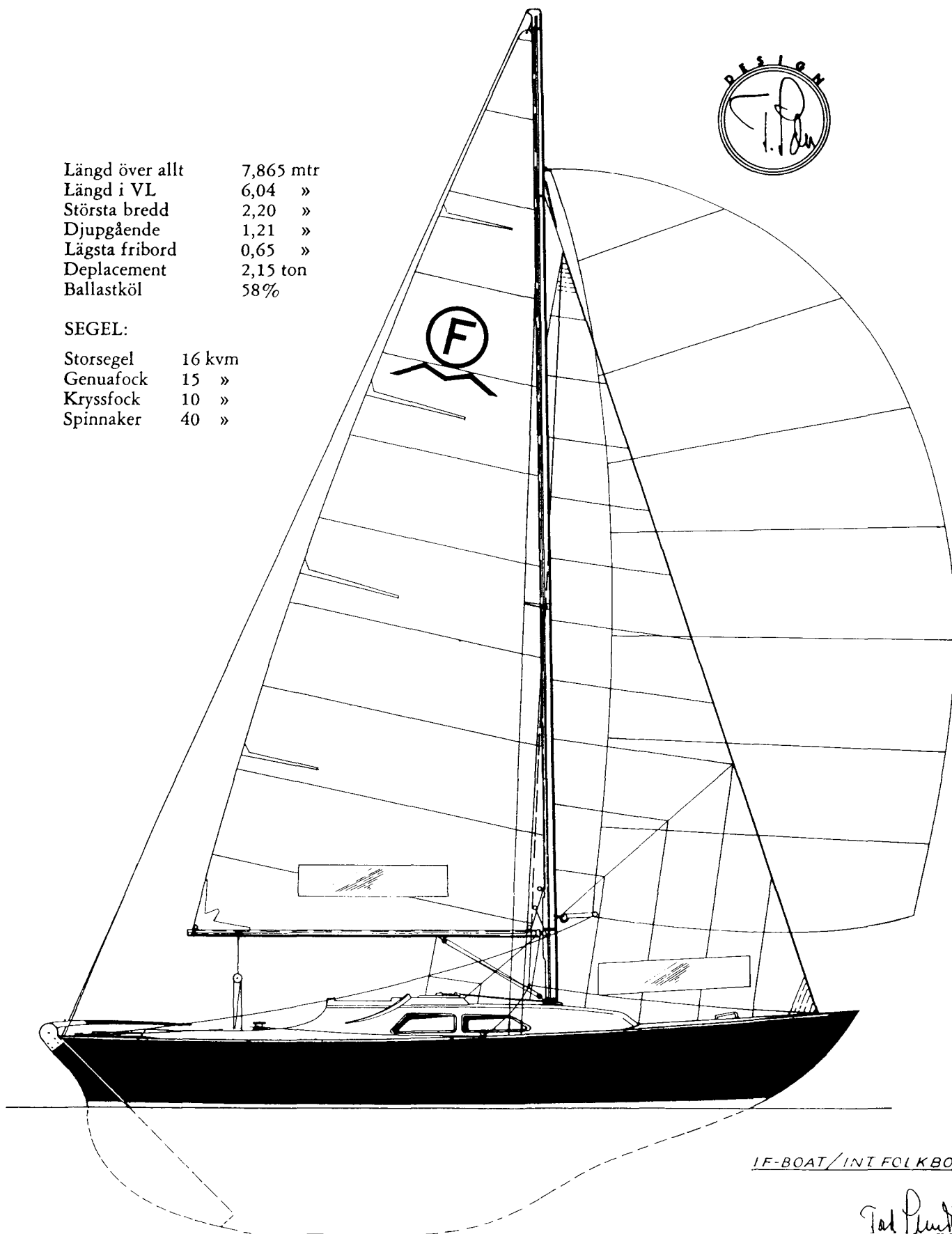




Längd över allt	7,865 mtr
Längd i VL	6,04 »
Största bredd	2,20 »
Djupgående	1,21 »
Lägsta fribord	0,65 »
Deplacement	2,15 ton
Ballastköl	58%

SEGEL:

Storsegel	16 kvm
Genuafock	15 »
Kryssfoc	10 »
Spinnaker	40 »



IF-BOAT/INT.FOLKBOAT

Tal Penten

RITN 1579

Konsten att styra

Visst kan man styra en båt och komma dit man ska helt enkelt genom att greppa rorkulten. Men då missar man en viktig dimension i seglandet, den som innebär att man med koncentration blir ett med båten och dess rörelser och därmed styr optimalt. Olof Björland berättar i denna artikel om hur man med de rätta grunderna och en del träning omvandlar koncentrationen till ett reflexmässigt, riktigt styrande, viktigt för kappseglare och tillfredsställande för familjeseglaren.

Olof Björland har 13 st SM- och NM-titlar i bla IF-båt. Han håller föredrag och träningskurser i segling i hela Norden.

Efter 35 års kappseglande i både jollar och kölbåtar har jag undermedvetet lärt mig hur man skall styra för att gå högt och fort.

Men det är först för 9 år sedan som jag mer medvetet började fundera på hur jag egentligen gjorde.

Det var efter mina första SM-segrar i 606 och IF-båt 1973 som konkurrenten började komma med frågor. Hur skulle jag kunna förklara?

Sommaren -74 hade jag ingen egen båt, och hade därför tid till att hjälpa andra seglare med deras problem, rigg och segeltrim.

Nu började jag verkligen se och förstå hur andra seglade. När jag var ute och trimmade deras båtar upptäckte jag att dom satt som hösäckar i båten. Många satt i lä. Utrustningen och däckslayout var som på en engelsk båt på 50-talet och sedan seglade de helt planlöst båda vad det gällde taktik och strategi. Men själva var de helt övertygade att om jag bara skruvade riggen, de där hemliga varven, och trimmade in rätt skotpunkter skulle allt vara bra. Men vi blev genast överens om att så enkelt var det inte.

Själv visste jag att det var mycket djupare än så.

Ingen sport är så komplex som segling

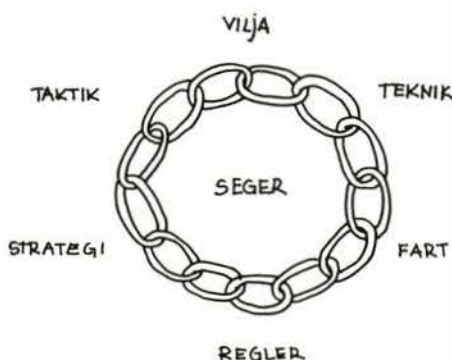
- Vi har ett redskap, båten. Där rigg, segel, beslag, däckslayout och skrov måste vara det bästa.

- Vi måste ha en besättning som kan hantera och trimma detta redskap både i lätt och hård vind, i gassande sol och i regn.

- Vi måste kunna analysera väder och vind för att lägga upp taktik och strategi.

- Vi skall själva vara domare under tävlingen och kunna de mycket komplicerade reglerna.

Det är alltså bäddat för att göra massvis med misstag och de som gör minst antal misstag vinner. Därför är en rutinerad be-



sättning som seglat ihop i flera år (ett team) oftast oslagbart även om de seglar i en för dem ny båt.

Tvärt emot de flesta andra idrotter blir man bara bättre och bättre i segling ju äldre man blir. Man lär sig att känna igen alla situationer och att noga förebygga alla misstag så att man inte råkar in i dem.

Den unga ivriga seglaren seglar in i situationer med full fart, sitter oftare i protestförhandling och seglar alltid sönder något.

För den erfarna (= oftast äldre) seglaren beror en seger på att alla länkarna i kedjan håller.

Och för att kunna analysera vilken kedja i länken som brustit gäller det att man är med i seglingen hela tiden. Detta kräver att man har möjlighet att titta sig omkring på konkurrenter, vind, sjö, ström och allt annat som man kan ha hjälp av för att bedöma om fart eller vägval tex är det rätta.

Kanske säger du nu. "Hur skall jag kunna iakttaga allt detta och samtidigt styra båten högt och fort?"

Det är nu det krävs att du kan koppla in en autopilot. Alltså använda alla dina sinnen för att styra så optimalt som möjligt. Utan att för stunden använda hjälpmedel som tell-telles, kompass, logg, Windex, vindinstrument osv, osv.

Hur sitter man

Jag har aldrig sett någon toppseglare som sitter i lä och seglar.

Sitt alltid i lovart. Då ser du bäst och har möjlighet att använda alla dina sinnen. Sitt alltid med ryggen tvärs båten och krängningen 90° ut från roderkulten så får du den mesta och bästa känslan för hur båten balanserar. Styr alltid med den aktre armen och håll pinnen akter om kroppen, *inte* framför. Då måste du se ut som ett omega-tecken i kroppen om du skulle behöva falla kraftigt för en båt tex.

Jag har varit med om att någon seglare suttit 1 1/2 meter för om idealplatsen, tack vare sin teleskopiska krängpinne. När det har kommit ett kast och båten blir tyngre på rodet har de inte orkat hålla emot utan båten har skurit upp på kryssen. Andra seglare har hållit för långt in eller ut på krängpinnen och därför inte haft tillräckligt arbetsmoment för att kunna parera kast, sjö eller en väjning.

Se också till att du kan *sitta kvar* på idealplatsen även när det blåser hårt, går hög sjö och kränger. På båtar med staket kan det ibland vara omöjligt att luta sig utåt när det kränger utan man trillar ner i lä. Då är det bra att montera fotstöd. Andra båtar utan staket är det kanske bäst att montera krängstroppar på. Kroppen skall alltid kunna hållas lodrät hur mycket eller lite det än kränger.

Likaså skall man kunna hänga med i de långsgående gungningarna i båten. Allt detta för att kunna känna när båten går trögare eller lättare, kränger mer eller mindre, helt enkelt går fortare.

Under alla vind och sjöförhållanden skall du sitta i lovart just för att kunna känna detta. (Enda undantaget är i superlätt vind, när alla andra i besättningen gått i lä för att få en viss krängning och få seg-



Sitter man i lä och styr förlorar man helt känslan för hur båten ska styras och också all överblick.

len att falla åt lä.)

När man sitter riktigt gäller det att *koncentrera* sig på att *känna efter* och vara *uthållig*. Bra kondition underlättar definitivt detta.

Hur tränar man sig att styra optimalt?

Gastarna trimmar seglen perfekt. Rorsman skall då kunna segla perfekt på höjd och fart. Han skall för att klara av detta använda sina sinnen. *Tex Balansen*. Kränger båten mycket kanske han kan lova upp något, lovar han för mycket toppar han farten och detta känns en del och framför allt hörs det på vågorna mot fören. Hörseln och känseln alltså.

Skulle han var osäker på om han styr för lågt eller för högt kan han känna i ansiktet eller nacken vilket håll vinden kommer ifrån och på så sätt få reda på om han styr högt eller lågt. Detta går inte att känna om man sitter i lä.

I hård vind och mycket sjö tex skall det kännas en acceleration i båten efter det att man styrt över en våg och faller lite efter vågen för att öka farten. Här kommer alltså den långsgående gungningen in.

Är båten för lovgirig nu kränger den bara mer när man faller och accelerationen uteblir p g a den ökade krängningen och det större roderutslaget åt lovart som man blir tvungen att göra.

Använd rodet så litet som möjligt. Överdriv inte. Det bromsar.

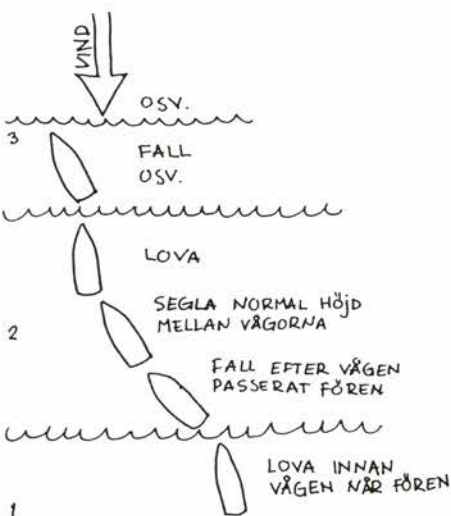
Denne teknik att styra är genomförbar i hög sjö på jollar och fenkölade snabba båtar men sällan användbar på långkölade båtar om det inte går lång dymning.

När du tränar med bindel för ögonen kan dina gaster lura dig och tysta smyga ner i lä eller föröver, släppa eller skota i stor eller försegel. Allt för att rorsman skall sättas på prov och träna upp sina känslor (sinnen).

Sedan kan gastarna också få prova för att lära sig hur viktigt det är att de smyger lätt ombord i lättvind och snarast sätter sig i lovart så fort båten kränger mer än 5°.

Hur högt styr man?

I lättvind och hög sjö, skall man styra som lägst. Hela förseglet skall dra. Det får ald-



En bra sätt att lära sig hitta det rätta spåret är att träna med bindel för ögonen.

rig slå in. Maxfart, höjden är inte viktig.

Oftast kommer den med bättre fart tack vare bättre lyft i kölen och därmed mindre avdrift.

I lättvind och ingen sjö kan du styra *något* högre. Men oftast är det även här viktigast att *aldrig* tappa farten.

I mellanvind 5–8 m/s och hög sjö styr du så lågt att du precis har drag i hela förseglet men inte så lågt att krängningen ökar kraftigt. Fart även här alltså.

I mellanvind och låg sjö skall du enbart satsa på höjd och segla med lite inslag i förliket. Styr så högt att du precis har brett i båten. Båten har oftast nått sin maxfart och eftersom inga vågor bromsar den är det bästa att satsa på höjden.

Hårdvind och mycket sjö 9 m/s och mer. Här skall du försöka trimma så att du kan falla när stora vågor bromsar båten utan att båten för den skull ökar krängningen. (Flytta skotpunkten långt akter över och kanske om möjligt längre ut åt lä. Löst skotad stor.) När du trimmat skall du styra lågt och fullt på förseglet utan att få en större krängning än 25–max 30°.

Hård vind, låg sjö. Satsa på höjden och segla med ett stort inslag i förseglet. Du tappar endast lite fart men vinner höjd. Krängningen kan vara *lite* större.

Än en gång, glöm inte att *koncentrera dig. Hela tiden*. Här ligger oftast en stor skillnad mellan bra och mindre bra rorsmän.

Till slut sitter känslan för hur du skall segla och hur det skall kännas och då kan du se dig omkring på andra viktiga saker som tex Taktik – bevakning, Strategi – vägval/vindfördelning.

Du har fått en autopilot som styr. Men du kan inte köpa den, utan måste segla *mycket* och *medvetet* under kappsegling och blindprov.

En fenkölad båt skall aldrig ha ett rode-

utslag åt lovart mer än max 3° och en långkölad 4–max 5°. Detta som en finger-visning hur det skall kännas i roderkulen när du nu sitter i lovart och styr. Sitter du i lä tappar du garanterat alla dessa känslor.

Vilka arbetsuppgifter bör rorsman ha?

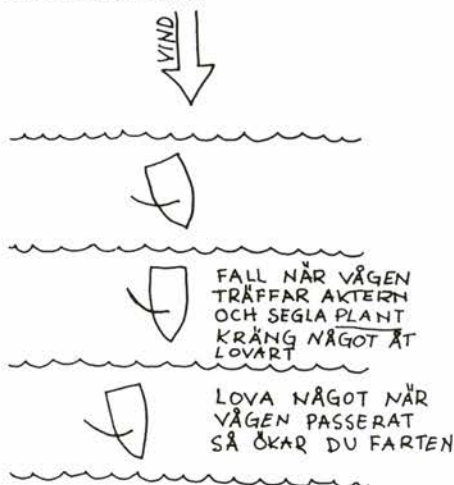
Han skall hålla fart och styra högt. Skota storen och alltid sitta på samma ställe. Är det en enmansbåt måste han göra allt själv.

Är det inte det skall han helst enbart koncentrera sig på *fart* och *höjd*. Han skall titta på sjö, segel, telltales, och *inget* annat. Resten (kompass, logg, tid i starten osv) skall gastarna sköta.

Hur styr man på undanvind?

På slör och läns skall båten luta så lite att rorsman kan släppa rodet utan att båten lovar upp. Detta kräver att alla sitter i lovart och gärna att båten lutar åt lovart på länsen. Det gör att rorsman får hålla rodet åt lä för att få båten att gå rakt fram, vilket i sin tur ändrar vattenströmningen runt kölen och båten sugts åt lä. Och lägre är ju bra att gå på undanvind.

Seglar du den så plant kan du också lättare falla av när en våg träffar aktern och får den att lyfta. Då ökar du farten och behöver inte bromsa med rodet så mycket som du annars skulle behöva. Kräng gärna båten åt lovart *innan* vågen träffar aktern. Detta ökar *mycket* och du slipper använda rodet för att falla.



Segla aldrig rakt in i en våg utan att gå långt akter över så att fören lyfter över den annar blir det tvärstopp.

Skär 45° i lättvind (0–4 m/s), 25° i mellanvind (5–8 m/s) och max 5° i hårdvind (9 m/s –). Det lönar sig mest att skära med en snabb båt och minst med en långsam. Men *alltid* i lättvind.

När du nu tränat upp dina sinnen och känslor skall du bara vara rädd om dem och veta att sprit är det bästa sättet att döva dem på.

Lycka till. Vi ses på banan.

Olof Björland

Artikeln är tidigare publicerad i tidningen Segling.