

Medvind

Nr 4 2022

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÅTKLUBB

TJÖRN RUNT SHORTHANDED
NY FÖRBUNDSBÅT BLIR SOM NY
FÆRDERSEILAS MED SOSIAL HAPPENING



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

TYPOGRAFI

CLEARFACE
MUSEO SANS
MINION

OMSLAGSFOTO:

FRÅN TJÖRN RUNT-07.
BILD UR VIF:S ARKIV.



INNEHÅLL

ORDFORANDEN HAR ORDET.....	3
NI KJAPPE PÅ LENS	4
FORMANNENS HJÖRNE.....	6
IF-SERIEN.....	7
HANS MAJESTET KONGENS SERIESEILASER	7
FÆRDERSEILASEN 2022.....	8
TJÖRN RUNT 2022.....	10
NM 2022	13
DYNING: TORDS BÅTAR	14
SM 2022.....	17
NYA FÖRBUNDSBÅTEN SNABBA MARIE.....	18
SÅ SMALT DET.....	21
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN	22
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB.....	23

KONTAKTER

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET

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

VICE ORDFÖRANDE

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

MAGNUS REITZEL
MAGNUS.SGS@OUTLOOK.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@
MARIEHOLMVERENINGING.NL

ENGLAND

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

AUSTRALIEN

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

Ordföranden

HAR ORDET

KÄRA IF-SEGLARE OCH MEDSEGLARE OCH SYMPATISÖRER! Välkomna till ett vinternummer av Medvind! Det är ju extra viktigt med seglingsmagasin i vintermörkret, bästa tiden att njuta av sommarens bilder och att finslipa planerna för nästa vårs goa turer till vackra öar i midsommartid.

I det här numret kan vi följa hur vår ständiga kassör Fredrik och hans skicklige medseglare Sven tar sig an att fixa vår nya förbundsbat Nya Marie till toppskick. Båten är en av Sveriges finaste IFar och blir som en pärla att visa upp och att låna ut till medlemmar och för att locka nya seglare till klassen, för både cruising och kappsegling.

I detta nummer är det botten som slipas ner, epoxibehandlas och slipas till nyskick.

Vi återbesöker också ett äldre nummer av vår skatt av äldre Medvind, som också finns tillgängliga på hemsidan att fritt läsa och ladda ner. Här återbesöker vi Göran Ejdellings klassiska intervju med Tord Sundén, IF-båtens konstruktör, och får höra hur han resonerade då han optimerade världens bästa båt, och varför vi har en knasig motorbrunn. Viktigt också att få svar på frågan om man ska säga I.F.-båt eller Iff-båt. Detta är sådana frågor som förenar oss If-seglare över generationer! ;)

Jag hoppas att ni nu får en skön vintervila och att alla som är de minsta sugna på kappsegling ansluter till närmsta seglingssällskap och börja köra tisdagsseglingar och små regattor, man lär sig så mycket om att hantera båten under säkra for-

mer när man kappseglar med andra och följebåtar omkring.

Jag berättar i numret här hur jag och min vän Maria tog oss doublehanded runt Tjörn i en ganska intensiv segling.



SM 2023 kommer att gå av stapeln 3-5 augusti i Ekoln utanför Uppsala där det mycket gästfria och entusiastiska Uppsala Segelsällskap håller i arrangemanget! Vill man vara med där så är det bara att höra av sig till Förbundet, så hjälper vi till med gatar, båtar, segel, rorsmän och hjälps åt med transporter det bästa vi kan!

Segla högt och fort!



Karin

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

SHORT IN ENGLISH

DEAR INTERNATIONAL IF-SAILORS. Welcome to the winter issue of Medvind! Here we describe how our new boat "New Mary" is renovated to perfect condition. She is an IF-boat that will be possible to rent for our members and use both for cruising and racing. In this issue we also revisit a classic issue of Medvind with a unique interview of the IF-boat designer Tord Sundén. He explains how the construction is combination of optimal function and beauty. In this issue I take the reader along on the adventure to sail around Tjörn, one of our larger regattas with all types of boats but also 10-15 IF-boats usually sign up, so the large SRS-regatta has a

pure One-design component to it. This year we had a good breeze and to sail the boat double handed was demanding but very fun. Also, please feel welcome to join us on this years national championship 2023, it will be held 3-5th August in eastern Sweden close to Stockholm-Uppsala in the lake Ekoln, arranged by Uppsala sailing club, famous for excellent racing and great after-sail! Also don't miss the Facebook group "IF-boat international sailors discussion group" and the home page www.ifboat.se where you can chat and get advise also in English.

Happy IF-sailing year 2023!

FOTO: NINA HEGLUND

*Svein i sitt Ess.*

NI KJAPPE PÅ LENS

Selv om IF er en båt mange holder fast ved og nødig selger videre, er det nok likevel ikke så mange som kan si de har seilt IF hele sitt voksne liv. Svein Heglund i sin Patricia II, NOR 63 er en av de som kan det. Båten ble kjøpt ett år gammel i 1972 av hans far, jagerflyvereset fra 2. verdenskrig, og har således vært i familien i 50 år.

🌀 Når og hvordan begynte du å seile?

Jeg begynte å seile som guttunge cirka 10 år gammel. Foreldrene mine seilte, og da ble det naturligvis til at jeg etterhvert ble med dem. Vi hadde både Oslojolle og Knarr før vi til slutt fikk oss en IF i 1972. I Knarr-klassen kan jeg huske vi konkurrerte med, eller mot, Kristian Hansen og Erik Holter-Sørensen, som begge ble svært markante seilere i IF-klassen senere. Min første seiltur på egen hånd var da jeg 16 år gammel. Fikk låne Knarren vi hadde da, og sammen med et par kamerater dro på seilferie langs sven-skekysten. Det syntes vi var stort.

Med din lange fartstid i IF må du vel ha noen spesielle minner å fortelle om?

Min kone er fra Skottland der de ikke er så vant til varme somre. Da hun første gang kom til Norge lenge før vi giftet oss, hadde vi en to ukers seilferie sammen langs kysten fra Tjøme til Grimstad og tilbake igjen. Det norske sommerværet viste seg fra sin aller beste side med sammenhengende solfylte og varme dager, som ga oss seilas i behagelig solgangsbris fra vi startet til vi var tilbake igjen. Hun fikk dermed et kanskje ikke helt representativt bilde av det norske sommerværet, og jeg sier på spøk at det kanskje var medvirkende til at hun ble værende her.

Ellers har jeg veldig gode minner fra det sosiale samværet i klassen både i forbindelse med Færder'n, NM og klubaftener med mange interessante temaer.

Hva er IF-klassens sterke og svake sider?

Først og fremst er båten bunnsolid og robust bygget, den tåler mye vind og den seiler bra, noe som for meg bidrar til stor seilglede. Den er også rimelig å eie. Jeg verdsetter også det at man kommer nær sjøen på en måte som en større båt ikke tillater. Dertil kommer regattatilbudet og det sosiale samværet med andre IF-seilere som dette gir. IF har i det hele tatt et stort anvendelsesområde. På minussiden synes jeg nok som mange andre at påhengsmotoren noen ganger kan bli litt besværlig å håndtere. Cockpiten kunne kanskje også vært bedre ergonomisk utformet.

Hva er den største reparasjonen du har fått utført på båten din?

En IF er jo støpt sammen av to halvdelene, og jeg opplevde at det hadde kommet en sprekk der de to halvdelene er støpt sammen i baugen under vannlinjen. Det måtte slipes ned og støpes på nytt både på ut- og innsiden, så den jobben lot jeg profesjonelle folk ta seg av. Utover dette har jeg sluppet unna med det jevnlige og faste vedlikeholdet. IF er jo som nevnt en solid båt.

Har du et godt regattatips?

Dette har kanskje begrenset verdi for baneseilas, men under årets Færderseilas der vi hadde kryss fra start til mål, opplevde vi etter å ha byttet til kryssfokk da genoaen delvis revnet, at kryssfokken ga oss både bedre høyde og fart i

forhold til konkurrentene under de svært krevende forhold som da rådet med høy sjø og vind av kuling styrke.

Hva kan du ikke unnvære å ha ombord?

Jeg er meget godt fornøyd med å ha fått elektronisk autopilot ombord. Dette gir særlig under soloseilas mulighet for avlastning til å få utført andre oppgaver ombord.

Hvordan synes du fremtiden ser ut for IF-klassen?

Vi har et stort aktivum i det gode klubbmiljøet og regattatilbudet vi har. Kan vi klare å opprettholde det, er jeg sikker på at IF-klassen fortsatt vil kunne gjøre seg gjeldende i konkurransen med andre klasser. Her tror jeg også det er viktig å opprettholde de ganske strenge klassevedtektene vi har, slik at man ikke åpner for f.eks seil av eksotiske materialer som vil drive utgiftene med båten opp.

Hva er ambisjonene for neste sesong?

De blir vel som de har vært gjennom mange år, nemlig først og fremst deltagelse i NM og Færder'n. I tillegg blir det som vanlig å seile ned til hytta på Tjøme der vi seiler på dagsturer i den omkringliggende skjærgården.

Hvor lenge vil vi se NOR 63 på regattabanen?

Under den omtalte Færderseilas i sommer oppstod den situasjon at mitt eneste mannskap ombord ble dårlig og måtte legge seg ned under dekk. Da satt jeg der alene og måtte drive soloseiling i kuling og høy sjø. Der og da spurte jeg meg selv hvor lenge jeg kan holde det gående med seiling. Svaret må vel bli at jeg fortsetter så lenge helsen tillater det og jeg finner det forsvarlig og trygt å holde på med. Jeg kunne kanskje vært flinkere til å trekke mine to døtre med på seilingen, så om 3. generasjon i familien overtar båten, gjenstår å se.

BJØRN, NOR 30

PATRICIA II, NOR 63

Navn: Svein Heglund

Alder: 74 år

Forening: Asker Seilforening

Seilt IF siden: 1972

FOTO: NILS JAREM



Høstklargjøring av NOR 75 og 107.

INNBLIKK FRA SESONGEN 2022 I NORGE

Endelig en normal seilsesong etter strenge restriksjoner i et Norge preget av pandemi i noen sesonger. Regattaene og aktivitetene har gått sin gang. Men likevel, aktiviteten i klassen er ikke på samme nivå som før pandemien. Dette er ikke bare et problem i vår klasse, men generelt i hele «Seiler-Norge».

🔴 **VI FORSØKTE OSS PÅ FORSOMMEREN** med en treningssamling på Ytre Vassholmen som skulle bidra til bedre kjennskap til båten, samt trigge til regattaseiling og ikke minst en sosial samling med kos og grilling og nye bekjentskaper blant nye båteliere. Her opplevde vi dessverre svært laber oppslutning, noe vi synes er synd. En del av våre vakre flotte IF'er har gjennom de siste årene fått nye eiere, og vi skulle gjerne fått dem med her for å bygge det aktive klassemiljøet videre. Denne sesongen har jeg selv ikke hatt anledning til å seile. Båten har kun blitt brukt av våre kjære «Svenske Nordmenn» Anders og Per som regelmessig gjennom svært mange år kommer til Norge og seiler NM. På bakgrunn av dette har jeg denne gangen spilt ballen over til de aktive seilerne som virkelig har knivet om medaljene i de ulike regattaene. Nedenfor finner dere en oppsummering fra de viktige og store seilasene i sommer. Når det er sagt

så håper jeg at dere alle får en fin «off sailing» sesong med masse spennende vinteraktiviteter. En fin tid for å planlegge vårens foredling av din IF-Båt. Vi i styret vil jobbe aktivt for å få til noen hyggelige medlemsmøter med relevant og lærerikt stoff både om båten og det rent seiltekniske i løpet av vintermånedene.

JOHN ERIK LYCHE NOR-75,
LEDER NORSK IF-BÅTKLUBB



*John Erik Lyche NOR 75,
leder Norsk IF-båtklubb*

SOMMERENS VAKRESTE EVENTYR!

ETTER EN LANG VINTER OG EN INTENSIV BÅTPUSS blir starten på IF-serien sesongdebuten for kappseilings-sesongen, og for de fleste deltageres del også sesongens første seiling i det hele tatt. Første onsdag i mai har i alle år vært ensbetydende med starten for IF-serien, og noe særlig tidligere enn dette er det vel ikke så mange som får båten sjøsatt og klargjort til. Siden går det slag i slag hver onsdag med unntak av juli måned til sesongen er over i siste halvdel av september.

Man kan derfor trygt omtale IF-serien som selve limet i IF-klassen. For hver seilas blir man oppmerksom på nye detaljer som kan forbedres, enten det gjelder start, taktiske valg eller utstyr som må oppgraderes.

For de av oss som skal samme vei tilbake inn til Bygdøy og Frognerkilen, starter etter målgang i dagens siste seilas den uoffisielle "bonusseilasen". Da er det første mann inn til Dyna fyr! Med en ikke helt synkron start kan man kan-

skje sammenligne det med langrennssportens jaktstart.

For de fleste handler nok like fullt IF-serien vel så meget om rekreasjon som ambisjoner om å vinne heder og ære. Utover selve konkurranseelementet med 1-2 seilaser hver onsdag skapes det på forsommeren en stadig sterkere følelse av at sommeren er på vei når man opplever at det blir litt varmere og litt lysere fra gang til gang.

Etter sommerferien går det jo dessverre motsatt vei, men da nærmer det seg til gjengjeld sesongens sportslige høydepunkt, nemlig norgesmesterskapet, og serien blir da muligheten til den siste finpussing av formen. Uansett hvilke ambisjoner man har, er IF-serien et utrolig flott tilbud, og som den uformelle treningsregatta den i virkeligheten er, burde ingen som føler seg usikker på om man har noe å gjøre i en regatta, føle seg skremt fra å prøve seg.

HILSEN NOR-30, SKIPPER BJØRN

HANS MAJESTET KONGENS SERIESEILASER 16-18 AUGUST



VÅR POPULÆRE, 85 ÅR GAMLE KONG HARALD holder koken og arrangerer med både seilas og premieutdeling med høy motivasjon. Det er en ære og en glede å få delta i denne serieseilasen som har en spektakulær start i det trange sundet mellom Nakholmen og Lindøya.

Tidspunktet faller ofte sammen med perioder med krevende vær og seilforhold. Dette året var ikke noe unntak. Jeg kjørte båten fra Asker til KNS i Oslo om morgenen 16. august i et forferdelig vær med nedbør, dårlig sikt og kraftig tordenvær. Fornuftig nok ble seilaserne på kvelden avlyst grunnet været.

Onsdagen vartet imidlertid opp med strålende seilvind, anslagsvis 8 m/sek. Vi observerte seilklassene som startet foran oss, og observerte at det var en liten fordel med le start mot Lindøya. Utfordringen er imidlertid at det er bare et fåtall båter som ville oppnå fordelene – de etterfølgende ville få ettervind. Vi la derfor opp en alternativ strategi for starten.

Vi satset på en start tett på startbåten og raskt slå opp på Nakholmen og deretter møte feltet for styrbord halser og ha alle rettigheter på veien. Dette viste seg å være en vellykket strategi, vi kjempet jevnt med NOR-128 og NOR-206 ut sundet. Til vår overraskelse valgte NOR-128 å gå ut i fjorden mellom Nakholmen og fyret på sydsiden. Vi hadde lagt vår strategi som var å følge øyene på østsiden til vi nådde rundingsmerket syd for Husbergøya. Samme strategi valgte NOR-206 som vi kjempet jevnt med utover fjorden, og etter hvert ble vi også innhentet av NOR-107 som seilte sterkt.

Vi var imidlertid heldige med vårt siste slag opp til rundingen og smatt foran baugen til NOR-107 og rett bak hekken på NOR-206 som kom opp for runding med babord halser. Med god fart opp til runding ble det et lite forsprang før vi startet en lang lens opp mot mål. Vi valgte igjen den mest østlige kursen – de to andre gikk lenger vest. Så røk beslaget på spristaken og vi måtte presse båten til å seile i en uheldig vindvinkel den siste delen av løpet, vi kunne ikke jibbe slik vi burde. Men banevalget var i vår favør og vi kunne gå i mål med et komfortabelt forsprang. NOR-206 og NOR-107 hadde en frisk fight nedover hele lensen der NOR-206 trakk det lengste strået.

Den siste dagen ble det ingen seilas grunnet mangel på vind. H.M. Kong Harald holdt premieutdeling for enkeltseilaseren, men pokaler er reservert serieseilaser med 2 eller flere seilaser. H.M. Kong Harald lovet å arrangere seilas neste år også, men vil vurdere tidspunkt for å kunne få mer forutsigbare vindforhold.

Uansett. Dette er et spesielt regattaarrangement som vi ønsker å delta i uansett. Har du ikke prøvd det ennå – så benytt sjansen neste år!

HILSEN NOR-153, SKIPPER TROND AASLAND



Medaljevinnerne i Færder'n 22: Fra venstre Kristen Thorp, Robert Bay, Jan Kolbjørnsen, Aud Beston, Svein Heglund.

FÆRDERSEILAS MED PÅFØLGENDE SOSIAL HAPPENING

🚫 ENDELIG VAR PANDEMIEN SÅPASS PÅ AVSTAND at det var mulig med vanlig Færderseilas med innkomst i Tønsberg, med påfølgende sosial happening, noe vi i IF-klassen vet å sette pris på. Kristen og jeg var tidlig ute i startområdet og la strategien for starten. Mens vi krysset fram og tilbake på startlinjen, mindre enn 5 minutter før start, oppdaget vi at startflagget ikke stemte med vårt. Rart tenkte vi og sjekket for sikkerhetsskyld startlisten på web.

Oops tenkte vi – KNS hadde gjort endringer og utsatt starten med 10 minutter. Skummelt, så lærdommen er,

følg med på oppslagstavlen. I ettertid hørte vi mange båter i andre klasser som fikk tillegg for å ha startet for tidlig. Forholdene var stort sett rolige og det var lite og varierende vind i startområdet.

Vi ble enige om å starte på babord side av linjen ved båten, og satse på fri vind som kom fra øst/sørøst.

Vi fikk en god start og ledet ut forbi Nakholmen og videre forbi avgrensingsmerket som ligger utenfor Nesoddtangen. Vinden økte mer og mer, samtidig som sjøen ble grovere. Vi valgte derfor å holde nordvest av fjorden og

seile vestover opp mot Gåsøya, for om mulig få mindre motstrøm og sjø. Nærmeste konkurrent - NOR220 valgte å gå lenger ut og syd i fjorden mot Ildjernet. Veivalget deres viste seg å være riktig. De fikk bedre høyde og større båtfart. Vi slet med trimmen og opplevde å bli tatt igjen av NOR 63 samt NOR 26.

Ved første merke-runding ved Nærnes var vi på 4.plass og vi valgte å gå ut i fjorden mot Søndre Langåra. Da vi nærmet oss Håøya, fikk vi igjen øyekontakt med konkurrentene. NOR 26 så vi ikke lenger, mens NOR 63 og 220 ikke var langt unna. Plutselig så vi at NOR 63 etter et slag slet med at genuaen festet seg i salingshornet og revnet i akterliket. Genuaen ble tatt ned og vi var redd løpet var kjørt for deres del.

Jakten fortsatte videre på 220. Ifølge strømkartet skulle det lønne seg å holde vest i det lange Drøbaksundet, men 220 valgte motsatt strategi og gikk øst og det virket som de tjente på det. Ut forbi Oscarsborg var det grovere sjø og mye vind. Dette medførte veldig mange slag, ettersom vi ikke ønsket oss ut på dypere vann og ditto mer strøm. Videre ut sundet følte vi at vi holdt følge med 220 og jeg sa til Kristen, utrolig at utstyret holder i dette været.

Ikke mange minuttene etterpå smalt det i bommen og sjakkelen som var fester for storseilskjøtet på løygangsskinnen røk tvert av. Snakk om å jingse egen skjebne. Nå gjaldt det å tenke raskt. Heldigvis hadde vi en tynn dynemaline liggende som vi kunne takle rundt restene av sjakkelen på løygangssleiden, slik at vi etter mye strev fikk festet storseilskjøtet til sleiden på løygangen. Etter ca. 30 minutter var vi i gang igjen og med forsiktig skjøting av storseilet fortsatte vi seilassen.

Overraskelsen var stor når vi ved Filtvet så NOR63 igjen, denne gangen med fokk istedenfor genua. Overraskelsen ble ikke mindre da de både fikk bedre høyde og fart

med fokk, enn det vi fikk med genua. Tydelig at IF'en trivdes bedre med litt mindre seilføring, når det blåser over 15 sekundmeter.

Vi ville fortsatt unngå mest mulig motstrøm og fortsatte vestover mot Holmestrand før vi mot midnatt slo sydover mot Horten. Vinden løyet noe og genuaen kom mer til sin rett og vi tok igjen 63. Seilassen videre gjennom natten gikk rolig for seg og vi så ingen konkurrenter hverken da vi rundet Medfjordbåen eller når vi krysset mållinjen.

Mens vi ventet på neste broåpning, ringte en forundret Jan Kolbjørnsen i NOR 220 og lurte på hvor vi lå i havna. Ifølge KNS sine litt unøyaktige lister, hadde vi nemlig kommet først i mål og vunnet. Glad ble han, når vi kunne melde om at vi nettopp hadde passert mål og nok ikke var først ettersom han allerede lå i havn. Overraskelsen vår var likevel stor da vi skjønte at vi på tross av problemene, var blitt nummer 2.

Vel i havn i brygga ble medbrakte bobler sprettet for å feire vinnerne Aud og Jan i NOR 220.

Etter hvert ankom resten av klassen og tradisjonen tro gikk praten livlig utover morgentimene.

Som sedvanlig i IF-klassen samles seilerne til felles klubbmiddag lørdag kveld. Etter at Færderseilassen ble flyttet til Tønsberg har dette blitt enda viktigere, ettersom alle seilerne blir spredt i en stor by – i motsetning til den fortettede seilerboblen vi hadde i Horten.

Klubbmiddagen er en kjærkommen mulighet til hyggelig lag og å treffe andre IF-seilere og ikke minst spøke litt med egne prestasjoner som fortjener oppmerksomhet. Her belønnes alt fra årets nykommer til andre morsomheter med den gjeve IF-medaljen.

På søndag fikk vi en herlig seilas tilbake til Oslo.

PÅ GJENSYN OG HILSEN FRA
NOR-128, ROBERT OG KRISTEN

IF samling under Færder'n. Brygga Tønsberg.



Frisk Seilas for NOR 220 hjem fra Færder'n.





Svea pendlar i Stigfjorden.

TJÖRN RUNT

shorthanded

Efter en lång varm sommar utan mycket vind och flera missade chanser till kappsegling bestämde min vän Maria och jag oss för att segla Tjörn Runt 2022. Prognosen var god med sol och rejäla västliga vindar och vi anmälde oss att segla shorthanded som en kul grej. Dock förstod vi inte att detta också medförde att vi fick en annan start än de andra IF-båtarna vilket var lite synd, entypsdimensionen i Tjörn Runt ger annars en extra krydda.

VI SEGLADE UPP FRÅN NORDÖN, nära Marstrand, på fredag eftermiddag och finseglade i det trånga sundet mellan de höga öarna Älgön och Brattön och fortsatte norrut i lätt vind och motström, det var en fin och spännande kryss

och vi startade inte motorn förrän vinden la sig helt och vi såg Stenungsunds ljus glimma i mörkret. Det var lite spännande att köra under Stenungsöbron i mörkret och när den närmade sig däruppe såg den inte så hög ut, och vi hoppades att måttet i sjökortet på 13,6 meter stämmer för segelfri höjd, det är svårt att med ögonmått avgöra hur mycket marginal man har och IF-båtens kräver ju 12 meter segelfri höjd för att ha lite marginal (se hemsidans Fakta om IF-båten). Där brospannet är som högst gick vi in under.

SOMNADE TAKTISKT TIDIGT

Vi närmade oss den lilla gästhamnen i Stenungsund där ett vänligt sorl av fest och musik klingade över det svarta vattnet. Vi styrde sakta in mellan miljonschabraken till jättebåtar och längst in såg vi fler vackra IF-båtar som vinkade och ropade

till oss att här finns det plats. Det fanns gott om hjärterum, och vi hamnade som femte båt utanpå andra båtar.

Vi gick runt och pratade med flera andra IF-seglare som Gustav Eek och hans vän, och Robert och Katarina, ett nytt gäng som håller på och förbättrar sin båt. Vi tipsade om att rita av placeringarna på genuaskenor och vinschar på min kappseglingsoptimerade SWE1489 som Peter Berg med besättning fixat så bra. Vi åt en god middag lagad på IF-ens spritkök, färsk pasta med färdig tomatsås på burk och en burk rökta blåmusslor och fetaost vilket tar fem minuter att laga, och studerade väderprognoser och strömkartor innan vi somnade taktiskt tidigt.

Nästa morgon rejäl frukost, praktisk mat att äta under gång nerpackad lättåtkomligt i sittbrunnfacket, och nu skulle vi inte komma sent till starten, vilket lätt händer på Tjörn Runt som har starten en bit bort genom strömma sund. Vi var i tid till startområdet och spanade ut en smart start mot styrbords startboj, det skulle bli en sträckbög upp mot Tjörnbronns västra fäste om vi startade där. En till IF-båt hade anmält sig som shorthanded, det var den skickliga kappseglaren Joakim Axelsson med dotter Linnea. Kul nu skulle vi ha en snabb båt att tävla med!

VI GJORDE DET IGEN OCH PLÖTSLIGT VAR VI FÖRBI

Tyvärr fick vi lite trassel med fockfallet och något annat som trasslade på fördäck och vi missade vår tänkta snygga start. Igen! Vi startade tre minuter sent men var taggade att komma i kapp Axelssons som hade gjort en perfekt

start förstås, och de andra blandade båtarna i startgruppen. Även om vi knappast trodde vi hade en chans längre så seglade vi max, max och trimmade seglen kontinuerligt efter skiftande tryck och bara styrde noga på varje vindvrid för att utnyttja dem och kunna segla lite lägre med fart även när det vred emot. Det gick bra. Det gick mycket snabbt och vi närmade oss de andra båtarna. Plötsligt förstod vi att hela vår startgrupp låg still, de hade fastnat under Tjörnbron i det klassiska vindhålet längs Tjörnstrandens höga bergvägg! Detta har vi varit med om förr och vi har seglat om 30 - 40 båtar av alla storlekar just här. Det gäller att hitta luckor, använda IF-båtens stora deplacement på 2,15 ton och egna inre fart, inte gå för nära den läande västra stranden, fortsätta styra mjukt och skota seglen efter vinden även om den tidvis kan vrida 180 grader, se till att seglen aldrig bromsar om de inte drar. Vi gjorde det igen och plötsligt var vi förbi de andra som startat i tid. Märkligt! Skönt! Nu behövde vi inte gruva oss för den sena starten utan kunde börja kappsegla som vanligt.

ÖSTER ELLER VÄSTER OM LILLA BRATTÖN?

Det är alltid ett svårt val tidigt på Tjörn Runt om man ska gå öster eller väster om Lilla Brattön. Väster om är kortare väg, men mer båtar, störd vind och risk för lä från stranden. Öster om är mer fri vind men risk för motström och längre väg. Här avgörs ofta Tjörn Runt för många båtar.

Vi valde att gå väster om och vi vet inte om det var rätt, nu kom båtar från nästa startgrupp med kolossalbåtar i kapp oss och vi fick störd vind och nästan drev bakåt ibland. Joakim som gick närmare land fick mindre täckande båtar men också lättare vind. När vi kom ut söder om Brattön låg vi sida vid sida och fortsatte så i en lång spännande kryss hela Hakefjorden söderut. Vi höll oss nära Tjörnlandet, det är en svår avvägning hur långa slag man ska lägga ut i fjorden.

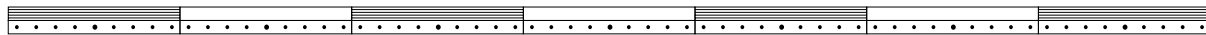
När vi skulle runda Tjörns sydligaste del, vid Dyrön, vred det mer mot väst och blåste allt hårdare så vi lutar rejält och tvingas börja vagna ner storseglet i byarna för att spilla vind. Här hittade Joakim ett fint spår i fri vind nära land och började dra ifrån. Vi hamnade i störd vind bakom några långsamma storbåtar som var hopplösa att bli av med och kanske fick vi inte in perfekt trim på seglen.

HYLLNINGAR OCH HEJAROP FRÅN PUBLIKEN

När vi kom till vägvalet att gå utanför Tjörnekalv, i ännu mer vind och stampig sjö, eller innanför, så bestämde vi oss för att testa sundet vid Rönnäng på kul, kanske skulle vi vinna på en kortare väg. Det visade sig bli en avancerad övning i pinkryss i lätt och snurrig vind i en mycket smal ränna med grunda stränder. Vi gjorde säkert 20 slag inne i sundet och fick i alla fall fina hyllningar och hejarop från publiken som fick se oss slå nära stränder och bryggor. Det var nog inte ett snabbt vägval detta år, men sedan öppnade sig havet och vinden tilltog igen och nu seglar vi norrut



Karin och Maria på hemfärd.



ut på Hjärteröfjorden i ganska grov sjö och sol. Magiskt vackert, vi ser inga andra IF-ar, men vi jagar vidare.

Nu har vinden ökat till goda 9 - 12 m/s och en gammal dyning byggdes på ytterligare till riktig Atlantsjö som bär och driver IF-en med sig. Maria och jag slörade och planade med den gudomliga medsjön i en halvtimme, och sen in mellan de berömda grunden Systrarna som sprutade rakt upp som två fontäner i brottsjöarna. Sedan en enklare segling genom Kyrkesund där vi åter kunde vinka till publiken och bara följa med seglen i den snurriga vinden och segla om någon felskotad storbåt med för lätt köl.

I FULL KARRIÄR MELLAN KOBBAR OCH SKÅR

Vi hade nu bara Stigfjorden kvar. För att slippa gippa med spinnaker i 9 m/s på två personer så började vi med att bara slöra, med genuan spirad, i full karriär mellan kobbar och grund. Det går ganska så fort på det viset med. När vi bedömde att vi bara hade ett enda långt, långt slörben kvar satte vi spinnakern och båten stack iväg i ännu högre fart. Den pendlade lite skönt sådär som IF-ar ska, när man länsar riktigt fort med spinnaker. Solen lyste, vågorna var ganska små här i Stigfjorden, utan dyningen.

Just där när lyckan var total, när solen glittrade, vi körde om storbåt efter storbåt som inte satte spinnaker så vände turen. En storbåt bestämde sig för att segla om nära oss och tryckte sig mellan granitstranden och oss så de läade vår spinnaker, spinnakern snodde sig runt förstaget tillsammans med spinnakerbommen och skapade en knop tre meter upp längs förstaget, samtidigt som det mesta av spinnakern bildade en jättebubbla som fortfarande tog vind och fick båten att driva.

Det är svårt att få ner spinnakern när den är snodd

runt förstaget och den blåser ut och fyller igen och jag fick gippa oss fria från den annalkande klippstranden då det var plattläns på gränsen till gipp. Några fler strul uppstod också. Till sist, genom att dra ner och surra bit för bit av spinnakern mot grabbräckena med en extra tamp, tills den slutade fylla, och blev som en tom strumpa gick knuten och spinnakerbommen att få ner genom att lossa den från masten och hänga i bommen, vi seglar åter kontrollerat med bara storseglet. Snart hissade vi genuan igen och surfade i mål.

NJÖT AV BALANSEN I VÄRLDENS BÄSTA BÅT

Näväl, efter detta missöde fortsatte seglingsfesten. Övriga IF-ar som startade i andra vindförhållanden gjorde otroligt fina race. Joakim Axelsson och dottern Linnea gjorde ett klockrent race och kom snabbast runt Tjörn av IF-arna 2022! Göran Ejdeling seglade otroligt snabbt igen och vann bland IF-arna som startade i den vanliga startgruppen. Och vi fick en hyfsad totaltid, trots att vi tappade säkert en kvart på vårt strul. Vi firade senare på Stenungsbaden med en riktigt god middag och mycket snack. Nästa dag fick vi en lång, grymt vacker segling hela vägen hem till Nordön, en kryss i god vind 9 - 11 m/s, där vi seglade om några överriggade storbåtar igen. Som vanligt! Och vi turades om att styra många fina timmar och småpratade och bara njöt av balansen i världens bästa båt.

Nästa år, tredje helgen i augusti blir det Tjörn Runt igen, med IF-träff på kvällen innan i Stenungsund, och efterfest för IF-seglare på Stenungsbaden. Följ med ni också! Då har vi optimerat ännu några detaljer på båten, man lär sig otroligt mycket av att kappsegla sin båt.

KARIN HÅRDING



Svea och Ida Glid efter Tjörn Runt.

MYE SEILING OG hyggelig samvær



NM er et av årets høydepunkter, med mye seiling og ikke minst hyggelig samvær i det inkluderende miljøet blant IF-seilerne. Et fast lyspunkt er besøk av våre trofaste venner Anders og Per i SWE 222, som i år kom til Norge for å være med på NM for 30. (?) gang.

Medaljevinnerne NM 22, fra venstre Trond Aasland, Fredrik Aasland, Marius Mowe, Eivind Nygaard, Bendix Jørgensen, Jan Christian Jørgensen.

KNS VAR VERTSKAP FOR ÅRETS NM som ble arrangert 3. og 4. september sammen med Knarrenes høstregatta i Bunnefjorden. For oss i NOR 206 har de siste årene gitt rom for mer seiling, ettersom barna har blitt større. Jeg har vært heldig som har hatt Eivind med meg som stabilt og ivrig mannskap. Samarbeidet og oppgavefordelingen ombord har vært viktig for å kunne forbedre oss på regattabanen. Vi vet at vi kan glimte til og slå også de beste i enkeltseilaser. I fjor klarte vi bronse i NM, og var veldig spent på om vi kunne klare å forbedre oss i år!

I ukene før NM stiger spenningen og tankene glir stadig mot seiling. Er det nå jeg endelig skal forstå meteorologikapittlet i 'Til Toppis i Seiling'? Hva betyr det igjen at vinden veer? På bussen hjem fra kontoret repeteres reglene med 'Regelspiel Uli Finckh'. Er genuaen god nok? Hadde Robert avertert et brukt seil? Hvordan er strømmen egentlig i Bunnefjorden? Uka før NM fikk vi i hvert fall heist opp båten og renset undervannsskroget. Endelig kommer NM-helgen. Fredag reiser familien på fjellet, så kvelden kunne brukes til å rydde båten i ro og mak.

De siste ukene i august hadde vært preget av fint vær med lite vind. Kongens serie måtte avlyse en av dagene på grunn av vindstille. Onsdagsregattaen for IF og Snipe 24. august måtte også avlyses da vinden uteble. Hvordan ville forholdene bli denne helgen? Yr meldte gråvær med nordøstlig lett vind.

Lørdag formiddag er vinden som meldt. De vakre Knarrene og If'ene siger langsomt inn på baneområdet mellom Langøyene og Nesodden. Straks over kl. 12 går klarsignalet - arrangørene er ivrige på å komme i gang mens det er vind!

Jan og Aud i 220 og brødrene Jørgensen i 160 går mot Bunnefjorden og kommer tilbake mot toppmerket på et langt styrbord slag. Det ser ut til at de har vunnet på det! Vi henger etter hvert bra med, særlig på lensene har vi god fart. Vi klarer til slutt å kapre andrelassen, bak 160.

I andre seilas er det far og sønn Aasland i 153 som kommer seg fri på høyrekanten og igjen ser det ut til å gi en

fordel. I tredje seilas er det favoritter og fjorårets vinnere Robert og Kristen i 128 som stikker av med seieren. I siste seilas lørdag ligger 222 veldig bra an, og seiler nesten rett opp mot merket for babords halser. Vi er ikke i nærheten av å klare å holde høyden! 222 runder toppmerket først og seiler til slutt inn til en klar seier! Veldig hyggelig og inspirerende at 'nye båter' er oppe og hevder seg!

Selv om det har vært lett vind er vi er helt kokt etter dagens fire seilaser. Det er frustrerende å seile tung båt i lett og skiftende vind!! Vi henger uansett bra med, hadde det ikke vært for en tjuvstart i tredje race.

Lørdag kveld var det en hyggelig rekefest på Dronningen med påfølgende nachspiel i båtene. Takk til IF-klubben som dro igang dette!

Søndag våkner jeg og sjekker Yr: 0-1 m/s. fra ulike retninger - dette lover dårlig - blir det i det hele tatt seiling? Tenk så ergerlig om vi ikke får strøket tjuvstarten! Heldigvis er det litt vind på fjorden. Vi var ikke helt fornøyd med høyde og fart på lørdagen, så på vei ut på banen tar vi en ekstra sjekk på genuatrimmen. Vi velger til slutt å flytte skjøtevoignene lenger fram enn vi har pleid. Dette ser ut til å gi et positivt utslag, og vi får en 4. plass i første seilas, som våre gjester Anders og Per i SWE 222 vinner! Nå kan vi stryke tjuvstarten og medalje er innen rekkevidde!

Etter seier i andre seilas ligger vi bare ett poeng bak Trond og Fredrik i 153 som leder! Vi vinner til slutt siste seilas og må klype oss i armen - har vi virkelig vunnet!!!

Min første seiling i egen båt var med optimist i Bunnefjorden. Farmor Liv satt på verandaen på hytta på Hellvik og fulgte med. Da jeg senere kjøpte If ble båten oppkalt etter henne. Det var derfor ekstra hyggelig å bli norgesmester på hjemmebane i Bunnefjorden!

Takk til KNS for et vel gjennomført arrangement med mange starter og gode baner. Takk til IF-klubbens styre som også har stått på for en vellykket NM-helg!

HILSEN NOR-206, SKIPPER MARIUS MOWE



TORDS BÅTAR

Tord Sunden, IF-båtens fader, den eleganta IF-båten och hennes äldre syster "Träfolkan", tjuvar i tusental alla båtförstå-sig-påares ögon runt om i världen. Ända bort 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 intervju gjord av Göran Ejdeling 1992.



IF-SI provsegldes 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. Original i Medvind 1992 nr 1.

Intervju med Tord Sundén

🌊 I JANUARI 1992 besökte jag IF-båtens konstruktör Tord Sunden 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 Styrso Bratten under somrarna. Där ute hade jag kamrater som seglade, så jag kom med som gäst i diverse båtar. På den tiden hade GKSS torsdagsseglingen på Brösthölmén, där vi var med. Det var Fritz Scheel, Harald Gedda (Pelles far) och David Nilsson, som höll i juniorseglingarna.

Vilka båtar seglade ni då?

Jo, det var Stjärnbåtar, som var den stora juniorklassen eller "pojkbåten", som det hette då, på 20-talet. Men jag seglade på A22: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 A22: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 året 1938, så fick jag med Fritz Scheels stöd uppdraget att rita båten.

Men då jobbade du på Eriksberg?

Ja, jag ritade hemma, på kvällar och nätter och söndagar, men det blev en bra båt, 5:an S-39. Den byggdes under vintern på Arendals båtvarv och jag tjtade, 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 sjösatta. 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 till exempel. Jag fick i uppdrag att rita många olika båtar, 5:or och 6:or bland andra. 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 fundera 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 på grund av materialet; inga spant, lägre durk och så vidare.

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 lite för liten förtriangel. Så IF-båten fick 7/8-delsrigg, vilket ger en hanterlig genua och 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 aktre 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 Nord-

iska 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 "IF-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 mastschottet. Vi provade med en större genua, men det var inte bra. Fotlistan höjdes någon cm av produktionstekniska 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-årsjubileet"?

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 någon 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 SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET 1978 – 1985

När cirka 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

De stränga entypsreglerna är en garanti och man får mycket för pengarna om man köper en begagnad IF. Fackmässigt reoverade äldre IF-båtar finns också att köpa. Segla IF och gå med i Svenska IF-båtförbundet!



Tord Sundén med sina söner Jörgen och Sture efter seger i Marstrandsegattan 1969. Bildkälla: Walter Goldbach.

SM 2022 på Bohus-Björkö, SS Fram

ÅRETS SM HÖLLS I MÅNADSSKIFTET JUNI-JULI på Bohus Björkö i Göteborgs norra skärgård, onsdag till lördag 29/6 – 2/7. Vård var Segelsällskapet Fram. SS Fram är en anrik gammal klubb som grundades redan 1896 ute på Svinholmarna precis utanför Långedrag som ”ett segelsällskap inom arbetarklassen”. Samma år, 26 juli, genomförde man den första kappseglingen. Redan 1906 ändrades stadgarna så att även damer fick bli medlemmar.

1930 införskaffades SSF:s ”klubbholme” Framnäs som är belägen på Bohus-Björköns sydspets. Det hade legat ett trankokeri på platsen under sillperioderna och senare funnits barnkoloni och pensionat. Här finns idag rejält tilltagna bryggor och andra bekvämligheter som är tillgängliga för såväl medlemmar som gästbåtar. 1939 invigdes det nuvarande klubbhuset ”Rotundan” vilket ligger högst upp på berget med en storslagen utsikt över skärgården.

Kännetecknande för Segelsällskapet Fram är dess vårdande och engagemang av träbåtar och då främst de så kallade Kosterbåtarna. Om detta och mera om klubbens historia fick vi höra i en inspirerande berättelse på regattamiddagen.

Extra roligt just detta SM var att Olof Björland, en gammal legendar i IF-klassen, hade lånat en båt och ställde upp. Olof dominerade IF-klassen under 1970-talet och vann fem av klassens första 14 SM. Han ägnade sig från slutet av 70-talet åt att hålla föredrag och kurser om trim och kappsegling i IF-båt. Många nyblivna IF-ägare i hela

landet fick under flera decennier många goda råd av Olof på detta sätt.

På eftermiddagen dagen före SM ordnades ett kort Tune-up-Race med start och mål vid klubbens starttribun på Framnäs. Vinden var svag och skiftande, starten blev svår i lä bakom berget. Olof visade att de gamla taktarna sitter i, vann starten och höll undan in i mål. Han vann därmed Tord Sundéns vandringspris för året. Priset delades ut vid regattamiddagen i Rotundan på lördagen, som också råkade vara Olofs födelsedag.

SM-seglingarna inleddes på torsdagen och det blev till slut bara tretton båtar på startlinjen. Läget såg bättre ut veckan innan men tyvärr blev det manfall på slutet. Seglingarna genomfördes på Nordre älvs fjord på Björköns nordöstra sida. Det bjöds på varierande vindar och stundtals stark ström som gjorde det utmanande för seglarna. Ganska svaga vindar både torsdag och fredag och mera vind under lördagens två seglingar. Det blev ett väldigt jämnt och spännande SM. Efter åtta genomförda seglingar skiljde det endast två poäng mellan segraren och bronsmedaljören. Pontus Rosberg med gastarna Tomas Norberg och Anders Fernlund i SWE 3352 Apelsinen gick segrande ur slutstriden och tog hem guldmedaljen till Uppsala för andra året i rad. Göteborgsbåtarna SWE 1485 med Peter Berg och SWE 2404 med Göran Ejdeling kom tvåa respektive trea.

PETER BERG OCH GÖRAN EJDELING

FOTO: LUDWIG LINDERÅS



IF-SM 2023 SEGLAS VECKA 31 I UPPSALA

Uppsala Segelsällskapet USS och Ostkustens IF OIF har bokat datum för SM-seglingar.

Vi startar på onsdag den 2 augusti med Tune up. SM-tävlingar pågår torsdag till lördag, 3–5 augusti. Information kommer löpande via hemsidan ifboat.se och Facebook.

Kontaktpersoner i OIF är Tiina och Lasse Andersson: tiina.lasseandersson@gmail.com

TIPS OM BOTTENFIX OCH EN DEL ANNAT

Och historien om sommarens krafttag med förbunds båten Snabba Marie.

HÄR KOMMER EN FORTSÄTTNING på den nya förbunds båten vad den nu ska heta, hon får i den här berättelsen kallas ”Snabba Marie”. Undertecknad, med seglarbroder Sven, hade sedan nästan ett helt år planerat in en vecka under juni 2022 för att ta ett riktigt tag med den nya förbunds båten som stått på land och väntat på oss i över ett år.

GAMBLING PÅ HÖG NIVÅ

Snabba Marie är ett väldigt bra objekt för att göra till en fin representativ förbunds båt och hennes inredning är inikt välgjord. Men en hel del bottenfix fanns att göra det visste vi. Vecka 24 kom, och trots en intensiv jobbvecka för oss båda var det mesta ändå planerat i tid, då vi lagt mycket möda på förberedelser. En stor transportbil fullastad med i stort sett alla verktyg jag äger, material, spackel och epoxi med mera avgick från Stockholm mot västkusten. I IF-båtförbundets anda lägger vi vår tid, bil och annat, ideellt, och det belastar inte förbundet ekonomiskt såklart. Sven och jag gjorde det hela som en kul grej men vi gör inget halvdant utan denna vecka hade vi tänkt satsa allt. Skulle vädret vara mot oss och regnet hålla ner så var i stort sett veckan helt förspild så där var det gambling på hög nivå.

Men man måste ju tro lite på turen också! Båtens förra ägare som glädjer sig över att båten kommer i förbundets ägo och ska lyftas som en representant för IF-båten, hade varit så snäll och erbjudit oss sin gäststuga. Nu var det bara vädrets makter som skulle stå oss bi, över Nordsjön stod ett lågtryck och lurade.

ALLT SKULLE ÅTGÄRDAS PÅ EN VECKA

Planen var att passa på att slipa ner den gamla krackelrade tjocka bottenfärgen helt och lägga upp tre till fem lager av gel-shield som är en lättare epoxi med lösningsmedel i. Vi skulle dessutom byta skrovgenomföringar och slangar. Rodret hade skurit i en av rodermärlorna, ett mycket konstigt fenomen som jag aldrig sett tidigare på någon båt.

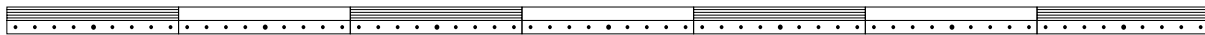
Men då jag noggrannt besiktigat och listat allt så var vi förberedda med nya roderbeslag och märlor. Alltså, allt strukturellt på skrovet skulle åtgärdas denna vecka. Botten, genomföringar, roder och dess beslag – allt skulle åtgärdas till nyskick. Dessutom var den lilla skäddan som sticker ut under rodret borta och nästan helt nerslipad. Den skulle förstås byggas ut till sin originalform.

VÄRRE ÄN GISSNINGEN

Vi började med rodret, det var en del passande innan vi hittade en linjering som vi var nöjda med men tills sist så satt det där det skulle, utan glapp eller missgång i tapparna. Den lilla skäddan byggdes ut successivt med inborrade förstärkningar i form av avkapade bitar från nederdelen av ett kasserat fiskespö. Jag tror faktiskt att den lilla skäddan efter reparationen är starkare än originalet. Vi sågade av de gamla skrovgenomföringarna och monterade nya fina. Så långt allt väl. Men, slipningen dock, slipningen, ja både Sven och undertecknad ser nog denna båt som den sista vi slipar helt ner till originalgelcoaten. Det var mycket, mycket värre än den värsta gissningen.

Jag hade med mig två fina, små festool slipmaskiner och massor av grova papper. Men det som faktiskt räddade oss var att vi fått låna Martin Rundströms stora festool rotax





150 slipmaskin, tack! Mycket tyngre än mina små 125:or men det var bara tack var den vi lyckades, med hjälp av 30 och 40 papper och roterade trissa, att slipa av färgen.



KROPPEN TOG STRYK

Ett tag var jag faktiskt lite orolig för att vi skulle gå sönder själva, axlar rygg får ta mycket stryk med en tung maskin som ska pressas snett uppåt mot ett segelbåtsskrov. Vi körde i stort sett varje kväll tills mörkret satte stopp och satte igång direkt efter en god frukost. Lite slipmärken i skrovet blev oundvikliga, även om vi spacklade noga så kan jag fortfarande se en och annan försänkning i skovet där kanten på rotaxen gått lite för djupt i gelcoaten. Men man ska titta noga med kritiska ögon för att upptäcka dem, nästan alla är spacklade med epoxispackel watertight.

Efter slipning, spackling, och slipning av spackling igen så lyckades vi innan de första små regndropparna föll att få på hela fem lager av Internationals gelsheild.



HANN ALLT VI FÖRESATT OSS

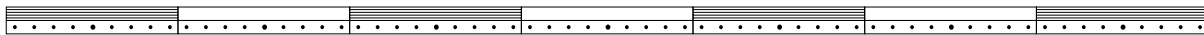
Utöver detta tog vi bort alla gamla vinschar och beslag. Vi demonterade hela rufflucksgaraget för omlackning och håltagning för ytterligare ett fall. Båten var utrustad med Andersen 101 underdragna vinschar på originalvis utmed sittbrunnssidorna. Dessa togs bort och dess chassin monterades på rätt ställe, alltså rufftaket. När vinsharna sen fått en service och någon fjäder bytts ut så kommer de bli som nya. Vinscharna monterades på snedkapade, sedan tidigare för ändamålet tillverkade, bottenplattor i delrin. Båten har riktigt fina dynor som är i princip i nyskick, tillverkade i den bästa kvalitet jag sett. När Sven och jag den söndagen lämnade båten och Öckerö med kurs Stockholm igen var vi så nöjda, vi hade lyckats göra allt vi föresatt oss, de första regndropparna som så snabbt väntat med att falla tills det femte lagret av gelsheild ythärdad, övergick i ett ihållande regn när vi stod på färjan. Plattan i mattan och vips var vi hemma igen.



TILLBAKS TILL VÄSTKUSTEN

Lite senare på sommaren strax efter våra härliga SM-dagar på Björkö, grann-ö med Öckerö, tog jag mig ner till Götet med Karins Hårdings stabila IF-trailer som jag hämtat ute på Gålö där Pontus Rosberg lämnat den efter att ha kört Apelsinen hem från Björkö's SM med bärgat guld, grattis Pontus!

En rolig anekdot om trailern är att jag lyckades lägga bort nycklarna jag fick av Pontus. Sent kvällen innan jag skulle sätta av neråt västkusten åkte jag till Gålö för att hämta trailern, och det var massor av folk i båtarna i hamnen som såg mig ta fram en stor vinkelslip och i sommarskymning såga igenom låset med en eldkvast på flera meter sprutandes. Trots att det måste sett lite märkligt ut kom ingen i närheten och ingen frågade vad sjutton det var som hände, lite märklig känsla faktiskt.



GÄDDIS NYA HEMMAHAMNEN

Väl nere på västkusten igen är vädergudarna återigen blida och jag passar på att lägga ett sjätte lager Gelshield på båten då kranbilen ska komma morgonen efter. Vi satte henne sedan på trailern och så var Snabba Marie snart på plats på Bullandö för att sen sjösättas i ”halvfabrikat och köras för motor till Gäddis där hon fick tillbringa sensommaren på sin bryggplats i Gäddis i sitt nya bräckta hemnavatten.

I skrivande stund har vi tagit upp henne och som vanligt står hon och min egen IF, Primula snyggt uppställda jämte varandra på Bullandö.

Mycket arbete återstår på Snabba Marie. Nya skotskenor ska monteras, ny skotbalk med ny skena och därtill hörande fullständigt storskotsarrangemang. Ny akterstagskaskad och kick. Ja, faktiskt kommer precis all däcklayout bli helt ny och i stort sett en kopia av Primulas så välfungerande.

Så inom ett år har vi en förbundsboat i världsklass som kommer kunna hyras av förbundets medlemmar för cruising och kappsegling och som vi kan använda för att bjuda in nya seglare i klassen och låta dom prova på att segla en IF-båt som är lättrimmad, snabb och snygg!

FREDRIK WIGELIUS



SÅ SMALT DET!

Og det rett nord for Ytre Vassholmen, der klubbhuset og regattabanen vår ligger, et farvann vi har trålt på kryss og tvers i over førti år. Det er flaut.

SKJÆRET ER RIKTIGNOK SKUMMELT, for det ligger ikke bare bak pila på staken, men ved siden av også, og det var der jeg kom litt for nær, med motor og god fart og med datter og barnebarn om bord. Heldigvis fikk jeg bråsnudd og kommet meg av grunnen, og roret ble ikke skadet. Vi kom oss trygt i havn, og dagen etter så jeg at det piplet inn litt vann forut i skjøten mellom skrogdelene.

Jeg satt båten på land, varslet forsikringselskapet og tilkalte verkstedet (Bærum Plast). Sprekken mellom skrogdelene var 80 cm lang og 5 mm bred, alt var under vannlinjen. Verkstedet sa at skaden måtte repareres både fra innsiden og utsiden. Det var kommet noen stygge sår på kjølen også, men det var sprekken som var hovedproblemet.

Hvor mye skaden ble taksert til vet vi ikke, men den var i hvert fall så høy at forsikringselskapet ikke vil dekke den, så det endte med et kontantoppgjør.

Så hva nå? Det var den utvendige jobben som bekymret oss mest, det skulle slipes ned på begge sider av baugen og legges på duk og polyester og gelcoat. IF-klubbens tekniske ekspert, Terje Johannessen, mente at det, ut fra vår beskrivelse av skaden, ville holde med innvendig reparasjon, og at det på utsiden av skroget var nok å sparkle spalten mellom skrogdelene. Bendix og jeg ble straks mer optimistiske, og bestemte oss for å gjøre jobben selv og leste oss opp på hvordan.

En smal sprekk kan dekke over en større skade, så vi gikk grundig til verks, skrudde av innredningen foran i båten og slipte ned glassfiberen i baugen med vinkelsliper i hele sprekkenes lengde til vi så grusen på opplagsplassen. Det var en guffen følelse å se dagslyset, men vi vente oss raskt til det.

Bare så det er sagt: Slipestøvet trenger inn overalt, og da mener jeg overalt. Ikke bruk tid på å vurdere hva som er nødvendig å fjerne fra kahytten. Fjern alt, og bruk hansker, engangsdress med hette og en vernemaske som har filter både for støv og gass.

Vi hadde valget mellom polyester og epoxy, og valgte epoxy fordi det er sterkere, har bedre limeffekt og skulle være lettere å jobbe med. Vi brukte West systemet som er godt dokumentert. Fra før hadde vi bare gjort noen småjobber med epoxy, og følte oss på tynn is.

Vi gjorde reparasjonsområdet helt rent, og til slutt fettet av med acetone. Som armering brukte vi en kraftig glassfi-



Gjennombruddet, sett fra utsiden.

berduk 450 g/m² som «ofte benyttes til reparasjon av undervannskrog etter grunnstøting» (ordrett etter leverandørens beskrivelse) og la den i tre lag. Først la vi et lag som gikk 50 cm ut til hver side av sprekken, så ett som var litt mindre enn det første og så ett som var enda litt mindre. (For detaljer om prosessen viser vi til leverandørens utmerkede dokumentasjon).

Mens jeg vætet duken med epoxy sto Bendix på utsiden og dyttet inn dryppende duk som tøt ut fra sprekken. Et alternativ til dette hadde kanskje vært en form for forskaling, men vår metode fungerte helt OK den også.

Og så en advarsel. Ha alt klappet og klart før du blander herder i resinene (epoxyen). Vi hadde skåret til dukene, tilrettelagt verktøy osv. men ikke helt avsluttet diskusjonene om hvordan vi skulle gå frem. Plutselig begynte det å ryke fra epoxyen, den ble brun, og blandebeget (fra leverandøren) ble varmt å holde i. Det gikk hull i bunnen på det også. Vi fikk skikkelig fart på oss, og kom oss ut i cockpiten og la beget i en bøtte. Da var epoxyen blitt til tykk gele.

Vi hadde fått oss en støkk. Og lært. Kast ikke bort tiden etter at du har blandet ferdig epoxy. Ikke bland for mye epoxy av gangen heller.

Vi kom oss fort på beina, og fikk fullført reparasjonen, og synes den så bra ut. Utvendig brukte vi epoxyparkel, både i skjøten mellom skrogdelene og på sårene i kjølen, og var godt fornøyd med resultatet.

The proof of the pudding is in the eating. Vi var ganske spente da truckmannen senket båten ned i vannet i vår. Den fløt. Vi seilte i lett bris, og den fløt fortsatt. Så seilte vi i hard vind og tung sjø, og det var fortsatt knusktørt inne i båten, og det er det etter endt sesong også.

Profitten på prosjektet var betydelig, vel og merke med ulønnet arbeidskraft. Fortsatt har vi noen meter duk igjen, som vi selger med god rabatt til den som er interessert i det.

SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

🎯 **ÅRETS KAPPSEGLINGAR I SUNDET**, som varit intressanta för våra IF-seglare, verkar i stort ha begränsat sig till veckokappseglingar i respektive klubb. Vad gäller övriga kappseglingar som utlysts i regionen denna säsong syns inga deltagande IF-båtar i resultatlistorna.

På Lagunen genomfördes 17 delseglingar i Onsdagscupen. De nio bästa seglingarna räknas för klubbmästerskapet. Glädjande för klubben var att hela tolv båtar seglade minst nio delseglingar. Kanske det kan locka ut fler IF-båtar på banan där SWE 829 är allena IF sedan flera år.

I Lomma genomförde man 16 delseglingar i sin serie. IF-båten SWE 3110 är här ensam IF sedan flera år. Man använde jaktstart i nio av dessa. Målet med detta är väl en förhoppning att alla ska gå i mål ungefär samtidigt. Men det kräver att man håller ordning på fler detaljer, som till exempel exakt banlängd, vind och ström, för att enligt min personliga uppfattning det hela ska bli hyfsat rättvist.

På Råå genomförde man 12 delseglingar varav man räknade 10.

Som förr om åren deltog Johan Winberg med sin Bibbi i

sin SWE 1870 i den årliga IF-träffen i Lemkenhafen. Johan med besättning vann även den tillhörande regattan och vandringspriset.

Trots att det finns många IF-båtar förtöjda i hamnarna är det få som kastar loss för att tävla. På Råå var det bara fyra och i Lomma och Lagunen bara en enda IF. På Lagunen placerade sig den enda deltagande IF-båten på "pallplats", vilket innebar att den uppmärksammades, både under säsongens genomförande och vid de slutgiltiga prisutdelningarna.

I Danmark har det skapats en liten IF-båteskader i Mosede, där man försöker upprätthålla intresset för segling och kappsegling med IF-båt genom att starta upp veckokappseglingar och bjuda in till en årlig IF-träff och ett Klassmästerskap. Man har ju inte kunnat genomföra några Danska Mästerskap under de tre senaste åren på grund av lågt intresse hos seglarna, utan man har fått nöja sig med klassmästerskap. Årets upplaga lockade sex båtar och vanns av DEN 69 med rorsman Preben Lerche.

MAREK JANIEC, SWE 829 INGELA, ORDFÖRANDE SSIF

FOTO: PATRIK FAHL



VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB



ÖCKERÖ SHORTHANDED

Jag, Anders Ewert, och Anders Öfverman tyckte att det skulle vara roligt att delta på en riktig skärgårdssegling, nämligen Öckerö shorthanded, som gick i mitten av september. Anders och jag var med förra året med hans Dehlér 29 och han har varit med två gånger tidigare. Nu ville han se hur det gick med IF-en.

🌊 VI SEGLADE FRÅN BREVIK PÅ FREDAG EFTERMIDDAG i cirka 10 m/s med ren "bonnkryss" upp till Öckerö, det tog oss två och en halv timme. Väl framme blev vi väl emottagna, anvisade hamnplats och fick sedan korv, bröd och pilsner. Därefter anmälde vi oss på sekretariatet och fick vår gröna vimpel, som visade vilken klass vi tillhörde. Själva indelningen av klass förstod jag inte riktigt.

Efter frukost på lördag morgon var det tid för start, klockan 10.00. Vår klass startade först och vi med vår IF hade lägsta SRs-talet av alla, 0,817. Vi var också äldsta besättning!

Banan var 28 distansminuter, starten låg söder om färjeläget, vindstyrkan 10-15m/s nordlig. Läns ner mot Rossbådan, slör till en prick nordväst Mävholmen och sedan lång kryss upp till en prick nära Albrektsunds kanal, rundning av Stora Högo och målgång vid Björkö hamn. Som väl var blev ju banan inomskärs. Det blåste så pass mycket att vi inte satte spinnakern! För riskabelt tyckte vi. Vi kom

4 av 16 i vår klass trots ett felaktigt vägval! Vi hängde med de större båtarna så länge vi gjorde rätt! Efter målgång blev det mer korv och bröd. Lördagen avslutades sedan med gemensam middag för alla seglare på restaurang Sea Side. Våldigt trevligt!

Söndagen bjöd på bättre väder men vad vi tyckte något för svag vind, ungefär 2-3m/s i "gammelsjö". Vi tänkte att det här blir trögt, banlängden var 18 distansminuter. Först kryss norrut mot en prick vid Sälö, sedan mycket snäv halv vind mot Stora Pölsan och efter det läns in till Öckerö, där mer korv och bröd väntade. I början var det smult vatten, då hängde vi med bra men sedan ut mot Stora Pölsan i gammal klafsigt sjö från gårdagen kändes det till en början jobbigt. Alla satte sina spinnakrar utom vi, vinden var något lite för om tvärs. Det var ett bra beslut för vi hängde på och tuffade till och med om större båtar framför oss! Lätt, lös skotning var modellen. Vi ångade verkligen på. Spinnakern kom upp på länsen och sedan bar det i mål.

Vi kände att det gått bra, men hur bra? Vid målet appåläderades det och vi undrade? Jodå, det visade sig att vi vann dagens segling och även sammanlagt! En fin avslutning på sommaren! Vi kunde också konstatera att IF-en har fina egenskaper i både hård och lätt vind, men det visste ju vi redan! Nöjda seglade vi hem, efter mer korv, bröd och prisutdelning.

ANDERS OCH ANDERS

Kollar du din båt i vinter?



Kontrollera med jämna mellanrum under vintern så att din båt står bra. Om marken sätter sig kan det innebära att det blir hårt tryck på vissa av stöttorna eller i värsta fall att båten välter. Detta är särskilt noga när tjälen släpper.

Bind aldrig fast presenningen i bockarna eller stöttorna då det kan innebära att de dras omkull vid kraftig vind.

Skotta av snön från båten när det behövs. Tyngden från snön kan göra att presenningen eller täckställningen går sönder vilket kan medföra skador på båten.

Vill du veta mer? I vår 52-sidiga Båtägarguide delar vi med oss av våra bästa tips och råd om det mesta som rör båtlivet.



Ta del av tipsen som rör båtlivet i Svenska Sjös Båtägarguide! Ladda ner den här!



Undvik tråkiga överraskningar!
Svenska Sjös Båtägarguide ger dig värdefulla tips och råd.



Kundservice: 010-490 49 00
www.svenskasjo.se



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



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig