

# Medvind

Nr 4 2023

SVENSKA IF-BÅTFÖRBUNDET • NORSK IF-BÅTKLUBB



SM 2024 I LYSEKIL  
KONSTEN ATT STYRA  
RAPPORT FRÅN  
NEDERLÄNDERNA



## 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:**

FREDRIK OHLSSON



## INNEHÅLL

ORDFORANDEN HAR ORDET.....	3
FORMANNENS HJØRNE.....	4
H. M. KONGENS SERIESEILASER.....	4
NI KJAPPE PÅ LENS.....	6
VÅR IF-HISTORIA.....	9
DYNING: KONSTEN ATT STYRA.....	10
MIN FINE REISE SOM IF-SEILER.....	13
NM 2023 ASKER SEILFORENING.....	14
WHAT'S HAPPENING IN THE NETHERLANDS? ..	16
SM 2024 I LYSEKIL.....	20
VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB.....	21
SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN.....	22
OSTKUSTENS 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

**KASSÖR**

FREDRIK WIGELIUS  
MOBIL: 0723-71 61 80  
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 JOHNSON  
MOBIL: 0708-20 00 90  
OLOF.OJ.JOHNSON@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

**TEKNISKA KOMMITTÉN**

GÖRAN EJDELING  
MOBIL: 0734-12 26 16  
GORAN@EJDELING.SE

**NORSK IF-BÅTKLUBB**

JOHN ERIK LYCHE  
HOVMANSBYVEIEN 15  
NO-1389 HEGGEDAL  
MOBIL: +47 915 50 096  
JLYCHE@HOTMAIL.NO

**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**

IF-KLUBBEN I DANMARK  
MAGNUS REITZEL  
MAGNUS.SGS@OUTLOOK.DK

**TYSKLAND**

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

**HOLLAND**

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

**ENGLAND**

S T. MAWES SAILING CLUB  
MARIEHOLMS FLEET  
FLEET CAPTAIN ALAN MACKLIN  
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!

Välkomna till ett vinternummer av Medvind! Vi får här ett rejält reportage från våra holländska vänner. De har en mycket livaktig och ökande aktivitet som inspirerar.

Sommaren 2023 blåste i

stort sett bort på västkusten med fyra veckor rent västlig vind på 15 m/s dag som natt. Det blev bra dyning utanför Pater Noster och Bohuskustens släta klippor liknade mer en sjudande rev än ett semesterparadis. SM i sjön Ekoln nära Uppsala seglades istället i duggregn och lätta, vridande vindar. Undertecknad hade förmånen att få arbeta som spinnakergäst på den vinnande båten Primula, med IF-båtsförbundets kassör Fredrik Wigelius till rors och hans ständige följeslagare Sven Holmer som sträng men skicklig taktiker. De två har under åratals utarbetar fina lösningar på varje trim och manöver och det är nog deras hemlighet, att strul har minimerats. Jag brukar säga att det inte spelar någon roll om man vinner eller ej, men det är klart det var roligt att få vinna en gång särskilt som motståndet i toppen var obarmhärtigt, vi märkte inte duggregnet under den hårda koncentrationen timme efter timme slag för

slag. Men, att vara med på ett SM, det är faktiskt lika roligt överallt i fältet, nu kan jag ju säga det med pondus som provat alla placeringar! För SM är som Göteborgsvarvet, vissa krigar om guldmedalj medans andra är där för att ha en utmaning hela året att se fram emot och delta i seglarfesten. På land var stämningen i år sådär stockholmskt jovialisk, sånger, fina hamburgare, kalla öl och skratten ekade genom sommarnatten. Nästa års SM i Lysekil kommer bli saltare, mer räkor och troligtvis också något mer vind och sjö på Gullmarsfjordens fantastiska vatten. Det kan vara bra att ta med en till seglare och segla på fyra, inte bara för balansen utan också för att introducera nya seglare till sporten, till kappsegling med IF. Världens vackraste båt.

Jag önskar er ett nytt lagom blåsigt seglingsår, med stilla vikar för kvällsdopp och friska vindar för skön spinnakergång genom våra kustband. Ta gärna kort och skriv ett reportage och skicka till Medvind, för det här är Din tidning.



*Karin*

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

## SHORT IN ENGLISH


🇳🇱 DEAR IF-SAILORS. Please enjoy a new winter issue of our magazine Medvind as an aid in the wait for a new spring with your IF-boats. In this issue our friends from the Netherlands generously share their success story of increasing participation in regattas and in social events! We look forward to more international exchange and collaboration in the new year!

The Swedish national championship 2023 was held in a big lake, Ekoln, outside Stockholm and was a great friendly and professionally organized sailing adventure. I had the interesting experience to for once be in the winning team, as a crew, in the boat Primula which is owned and sailed by Fredrik Wigelius and his tactician Sven Holmer. It was an interesting experience to see how the two of them have optimized the boat and every maneuver to avoid the randomness that otherwise easily spoil the small advantages

you collect from reading the wind and currents correctly for hours. Certainly, we had a great deal of luck to win in such a fierce competitive top field, but I was impressed of how much "bad luck" can be removed by optimizing everything, from the exact length of every rope to trim of sails and gear. Back home I have some work to do on my own boat! In summer 2024 we are happy to invite you to Sweden's most beautiful, salty and wild sailing arena, north of Gothenburg in Lysekil. Please follow us at ifboat.se for more information to come, we will also maintain English pages.

I wish you a lovely new IF-sailing year, with quiet evenings for barbecues, and good windy days for fun spinnaker runs along the coasts where you sail. Please take photos and write up your story and submit to Medvind, this magazine belongs to all of us that sail the most beautiful boat in the world.

# Formannens HJØRNE

 REGATTA SESONGEN GIKK I ÅR SOM NORMALT. IF serien fra 3. mai til 28. juni, med sommeravslutning på Ytre Vassholmen 21. juni. Så en pause i ferietiden og deretter fra 9. august frem til 13. september. Vinner av serien ble: Robert Bay med Kristen Thorp i NOR 128. Antall deltagere 12.

H.M.Kongens Serieeilaser gikk av stabelen 30. mai – 1. juni i år etter et ønske fra Hans Majestet om å flytte arrangementet til forsommeren med mulighet for mer stabile vindforhold, noe som slo til. Det var i år som i fjor 9 deltagere. Vinner av årets seilaser sammenlagt ble undertegnende i NOR 75, etterfulgt av Robert Bay i NOR 128 og deretter Nils Jarem i NOR 107.

Færderseilasen gikk av stabelen 9.-11. juni. Også i år med begrenset antall deltagere i forhold til tidligere. Dette i stort sett i alle klasser. Vinner av Færder'n ble: Robert Bay, NOR 128 etterfulgt av Svein Heglund, NOR 63 og deretter Jan Kolbjørnsen, NOR 220. Antall deltagere 9.

NM gikk av stabelen i regi av Asker Seilforening 19-20 August. Mesterskapet ble samkjørt med Andungeklassen. Lørdagen bød på gode vindforhold og 5 seilaser ble gjennomført. En av seilasene skapte litt forviklinger for enkelte deltagere da det ble foretatt generell tilbakekalling med svartflagg i neste start. Det er ikke vanlig kost i IF-Klassen. Det ble NM fest med stor stemning i klubbhuset på lørdag kveld. Søndagen ble imidlertid en «ikke seile dag» grunnet uteblivelse av vind. Hva angår resultater, ble det rimelig tett i teten med 1 poeng i skille mellom 1. og 3. plass. Det var brødrene Jørgensen i NOR 160 som gikk av med seieren med Trond Aasland i NOR 153 hakk i hel. Samme poengsum, men siste seilas plasseringer som skilte. Deretter 1 poeng bak kom Rober Bay i NOR 128. Totalt 16 deltagere.

IF-Ranking ble vunnet av Robert Bay i NOR 128, med Trond Aasland i NOR 153 på andre, og Jørgensen brødrene i NOR 160 på tredje av i alt 16 tellende båter mot 19 i fjor, så her har vi en jobb å gjøre med rekruttering.

Den 16. September hadde vi i terminlisten planlagt en høstregatta i regi av KNS. Dette skulle være et endagsarrangement med flere seilaser sammen med Knarr og Soling. Fra IF klassen var det imidlertid ingen som meldte seg på dessverre. Resultatlistene ligger ute på [www.iflubben.no](http://www.iflubben.no)


Neste års regattasesong er i støpeskjeen, og vi kan røpe at NM 2024 vil arrangeres i Regi av Bærum Seilforening 24-25 august. Det er en god dialog med Oslo Seilforening om å arrangere NM for oss i 2025, også i siste halvdel av august.

Ønsker dere alle en fin vinter og lykke til med forberedelser før neste sesong.

JOHN ERIK LYCHE NOR 75,  
LEDER NORSK IF-BÅTKLUB

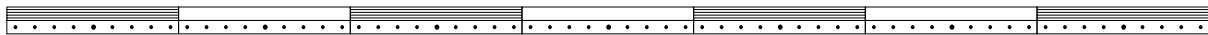
## H. M. KONGENS SERIE SEILASER

**H.M.Kongens Serieeilaser gikk av stabelen 30. mai – 1. juni i år etter et ønske fra Hans Majestet om å flytte arrangementet til forsommeren med mulighet for mer stabile vindforhold, noe som slo til. Siden 1919 er H.M. Kongens Serieeilaser blitt arrangert hvert år, unntatt i krigsårene 1940-1945, og under koronapandemien i 2020. Regattaen har dermed blitt arrangert av tre kongegenerasjoner – Kong Haakon, Kong Olav og Kong Harald – hele 96 ganger.**

 DETTE ER EN AV SESONGENS HØYDEPUNKTER, og er en regatta for kun innbudte klasser, og IF-klassen er en de heldige, sammen med 11:Metre, Express, J/70, Knarr og snipe. Tradisjonen tro går starten i sundet mellom Nakholmen og Lindøya utenfor Bygdøy i Oslo. Like tradisjonsfast stiller Kongesjaluppen Stjernen som startbåt. Den flotte plattgatteren har vært i kongefamiliens eie siden 1945, og med Hans Majestet Kong Harald om bord som regattasjef setter dette en fantastisk ramme på arrangementet.

Forsommeren i år bød på flott vær og fine vindforhold. Skipper John Erik i NOR 75 har båten liggende et par timers seilas lenger ut i fjorden enn hvor regattaen finner sted, Vollen i Asker. Skipper'n om bord i NOR 75, og Nils i NOR 107 benyttet formiddagen på tirsdagen i det fine været til å seile båtene inn til Dronningen hvor arrangøren KNS holder til. Det var rolig på formiddagen, men når jeg ankom Dronningen for å gå om bord som mannskap dro vinden seg på, og vi fikk en fin seilas innover i Bunnefjorden. Fart og høyde var det ikke noe å si på, og vi kom fort i en posisjon hvor det var full fokus på å seile taktisk riktig for å holde ledelsen. Det greide vi helt til mål, og gikk av med seieren første dag, etterfulgt av NOR 128, Robert Bay og NOR 153, Trond Aasland.

Andre dag, onsdag ble det også en flott regatta med fin vind og gode forhold. Det ble jevnere kniving i feltet



*Hans Majestet går ombord i Stjernen.*

og noen vindkantringer skapte utfordringer for flere. Nils Jarem i NOR 107 holdt seg foran alle andre fra de to siste merkene og gikk av med seieren tett fulgt av Nor 128 med Robert Bay, og deretter oss i NOR 75.

Tredje og siste dag i denne serien ville gi Kongepokal i Sølv til førstemann sammenlagt. Dagen var her og det var litt nerver med i bildet. Flotte vær og vindforhold også denne dagen. Mer stabil vind og mer presis retning. Tøff start på kort linje i smalt sund og friskt i kastene. Her var det bare å «konse». Det var rimelig tett med kjøppe og slag i det smale sundet starten gikk i. Godt ute av sundet sikret vi oss ved å slå på topp, og fikk raskt ledelsen på kryssen utover. Hele tiden slå på topp med korte varsler om nye slag fra en skipper som var rimelig gira på å gå av med seieren. Man kan trygt si at jeg holdt varmen ved å dra inn og trimme seilene etter hvert slag. Utallige slag satt som de skulle, de ble tatt på rett tidspunkt og skipper hadde som vanlig et godt øye på banevalgene. Det gjorde at vi sikret seieren på tredjeseilasen, med NOR 142 Bjørn Edwardsen hakk i hel og deretter NOR 222 Steinar Mollan.

Vel inne på Dronningen fikk vi rigget ned og skiftet av de svette klærne. Vi skulle jo på «AfterSail» i det fine sommerveret sammen med Kongen. Utenfor teltet på land ble det stor stemning når KNS hadde stilt opp med varme griller, grillmat, øl og mineralvann til deltagerne. Etter mye hyggelig seilprat og mingling gikk turen inn i det store teltet hvor

Hans Majestet Kong Harald hadde rigget seg til foran det store premiebordet. Det ble mange håndhilsninger på Hans Majestet. Premier for hver enkelt dags seilas i hver klasse ble delt ut, for deretter sammenlagt i alle klasser. Deretter som vanlig en hyggelig og spøkefull avslutning fra Kong Harald, som håpet at han også neste år fikk anledning til å invitere oss til denne tradisjonelle og fine regattaen.

I IF klassen samlet i år som i fjor 9 deltagere. Vinner av årets seilaser sammenlagt ble oss i NOR 75, etterfulgt av Robert Bay i NOR 128 og deretter Nils Jarem i NOR 107.

LARS ERIK HILSEN, FAST MANNSKAP  
IF NOR 75

*Gull, sølv og bronse Kongens Serie.*





## NORGESVENNER OG 5 X NORGESMESTRE: ANDERS EWERT OG PER OSVALDS

Med sine ca 3500 produserte båter utbredt over flere land, er IF utvilsomt å regne som en stor internasjonal klasse. Internasjonal kappseiling med IF på tvers av landegrensene har vi derimot ikke sett så mye av. To seilere man trygt kan si har gjort sitt for å fremme det siste, er Anders Ewert og Per Osvalds. Siden 1989 har minst en av dem vært med i vårt norgesmesterskap hvert eneste år med unntak av Corona året 2020 da NM måtte avlyses. Det gir intet mindre enn 34 NM-deltagelser, hvorav fem av dem har gitt tittel som norgesmester!

### 🌀 Når og hvordan begynte du å seile?

**Anders:** Jeg ble introdusert for seiling av min morfar da jeg var ca 11 år. Han var en ivrig kappseiler som bl.a. hadde konkurrert mot kong Olav. Av ham, altså min morfar, ikke kong Olav, fikk jeg min første båt, som var en Bohuseka, deretter gikk jeg i 15-årsalderen over til Stjärnbåt, begge

to ganske ukjente båttypen i Norge vil jeg tro, men i sin tid viktige rekrutteringsklasser i Sverige med kjente navn som Pelle Petterson og Peter Norlin som noen av de aktive.

18 år gammel begynte jeg å seile den norske Andungen, og i 1975 ble det til slutt en IF som jeg har blitt værende i siden.

**Per:** Mitt første møte med seiling skjedde da jeg 12 år gammel ble sendt på seilskole i sommerferien av mine foreldre. De var selv helt uerfarne med seiling, men hadde vel kanskje fått det for seg at dette kunne være noe for meg. Det var det umiddelbart ikke, og det ble til å begynne med endel tårer og fortvilelse over ikke å mestre seilingens kunst, men det løste seg etter hvert.

Min første egen seilbåt var en 22 kvm skjærgårdskrysser før jeg fikk en Folkebåt i tre. Dette er jo ”moderbåten” til IF, og dermed var veien ikke lang over til den. Det var i 1982. Båten ble riktignok solgt etter noen år, men min nabo hadde IF, så jeg var så heldig å få låne den. Dertil har jeg nå i mange år vært mannskap hos andre IF-seilere, først og fremst hos Anders.

*Har dere noen spesielle minner etter å ha seilt IF i henholdsvis ca 40 og 50 år?*

**Anders:** Jeg vet ikke om jeg kan kalle det et spesifikt minne, men jeg husker at vi, det vil si, jeg og familien min, de første seks årene hadde all vår turseiling med båten uten motor ombord. Det ga turseilingen og naturopplevelsen en ekstra dimensjon å vite at vi var helt avhengige av og prisgitt naturkreftene.

Jeg kan også huske at jeg ved en anledning var ute i virkelig røft vær med vind av storm styrke, 20-24 m/s, og opptil tre meter høye bølger utenfor Hallandskysten sør for Göteborg. Når andre seilbåter i nærheten av deg forsvinner helt ute av syne på grunn av høy sjø, merker man hvor liten både en selv og båten blir på sjøen. En annen gang under lignende forhold - det var utenfor Smögen - fikk vi dertil en brottsjø som nærmest skyldte båten overende så masten stod nesten horisontalt rett ut og mastetoppen nesten var nede i sjøen. Vi klarte på mirakuløst vis å klamre oss fast til cockpiten de ca. 30-40 meterne båten fortsatte å seile, om seile er rette ordet, før den til slutt rettet seg opp igjen.

**Per:** Under SM i Lysekil rundt 1990 seilte jeg med min kone som mannskap under krevende forhold med kuling, der vinden hele tiden var ca. 15 m/s. Under slike forhold, og særlig i en kappseilingssituasjon, kan det nok for noen bli en påkjønning å være mann/kone ombord, men jeg husker at samarbeidet ombord foregikk helt optimalt.

*Hva er den største tabben dere har gjort ombord i en IF?*

**Anders:** Jeg gikk en gang ganske hardt på grunn fordi jeg hadde tatt litt feil av kursen. Båten satt så godt fast at det ble nødvendig å tilkalle sjøredningstjenesten. Heldigvis tåler en langkjølt båt som IF en grunnstøting uten store skader og reparasjoner.

**Per:** Tabber har jeg sikkert gjort, men har ingen klar erindring om det.

*Hva er IF-båtens sterke og svake sider?*

**Anders:** Den seiler bra under alle forhold, og den er ganske enkel å mestre, også for mindre erfarne seilere, samtidig som den også er krevende nok for å kunne seile den opti-

malt og få ut dens fulle potensial. At cockpiten kan oppleves som litt trang og ubekvem, er ingen større innvending enn at jeg fint kan leve med det.

**Per:** IF er en veldig bra konstruksjon, sjødyktig og pen i linjene. Jeg ser det som et stort fortrinn at alle båtene er like, og at man med en viss oppgradering av en mer enkelt utstyrt båt kan gjøre den fullt konkurransedyktig, så alle kan seile på like vilkår. Den kan nok oppleves som litt treg i lett vind, men den går til gjengjeld veldig godt i sjøen når det er frisk vind, og føles også da som en svært trygg båt.

*Hva er den mest omfattende reparasjonen dere selv har utført på båtene deres?*

**Anders:** Jeg måtte en gang bytte det ene vinduet etter at mitt mannskap ved et uhell kom til å trække på det slik at det løsnet. Jeg har også satt inn helt nytt innertak i kahytten. I tillegg til å ha malt båten min, er jeg trolig også den eneste som har malt hele riggen.

**Per:** Så lenge jeg hadde min egen IF, kan jeg ikke huske å ha foretatt noen reparasjon utover det vanlige vedlikeholdet av båten.

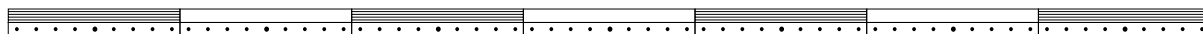


*Med deres mange triumfer i NM må dere vel ha noen gode regattatips å dele med oss andre?*

**Anders:** En glatt bunn er et must. Det er visst blitt observert og kommentert av flere at når jeg har fått tildelt min lånebåt til NM, er omtrent det første jeg gjør enten å stupe ut i sjøen, dykke ned og skrubbe båten under vannlinjen, eller å få den løftet på land for å gjøre det samme der.

Ved starten i en regatta prøver jeg som regel å starte ved babord ende av startlinjen, siden startlinjen med hensikt pleier å legges litt skjevt på vindretningen og med favoritt til babordsiden. Fri vind er selvfølgelig alltid viktig, men kappseiling vil alltid innebære kompromisser, og selv noe så grunnleggende som fri vind må man iblant resonere på om man f.eks opplever at man seiler på gal banedel og sterkt ønsker å komme seg over til den favoriserte siden.

En ting som selv erfarne seilere noen ganger glemmer,



skjønt det burde være helt selvsagt, er det å være i nærheten av startområdet før start. Det ble veldig godt tydeliggjort i en av seilasene under årets NM, da halvparten av båtene etter en generell tilbakekalling ikke rakk å starte innenfor fem minutter etter startsignalet, og dermed endte med å bli diskvalifisert fra seilasen.

**Per:** Jeg mener det er viktig med en klar ansvarsfordeling ombord, der rormann og mannskap har sine klart definerte oppgaver. Da kan mye rot unngås. Det er også viktig at utstyret fungerer, bl.a. at man har bra med utveksling på trimliner og med dobbelt sett av wincher.

*Hva kan dere ikke unnvære å ha ombord?*

**Anders:** Jeg er ikke så kresen når det gjelder utstyr. Av alle de forskjellige båtene jeg har lånt til NM, der båtene har vært i en høyst varierende tilstand, er det ingen av dem der jeg ikke med enkle grep har fått båten i konkurransedyktig stand. Det eneste jeg tar med meg hjemmefra, er egne seil, storseilskjøte og genoaskjøter, noen ekstra blokker og litt verktøy. Mat derimot, det må jeg alltid ha med meg ombord.

**Per:** Jeg kan ikke unnvære puter i cockpiten. Også som mannskap er det stort sett der du oppholder deg under seilingen, og da er det viktig å gjøre det mest mulig bekvemt for deg selv.

*Hva får dere til å komme tilbake igjen og igjen til vårt norgesmesterskap?*

**Anders:** Det var min gode venn og konkurrent i IF-klassen, Mikael Henriksson, som ba meg bli med da jeg første gang deltok i NM i 1989. Ettersom vi endte med å vinne mesterskapet, måtte vi jo komme tilbake neste år for å forsvare tittelen, og siden har det blitt til en kjær tradisjon å komme og besøke de norske IF-seilerne, som for meg etter hvert har blitt gode venner. Hver eneste gang har vi blitt tatt godt imot, og særlig godt de gangene når vi er blitt innlosjert på Ytre Vassholmen, øyen til Bærum Seilforening, og har fått ha hele klubbhuset og øyen for oss selv.

Det sportslige har som regel også vært helt på topp med flotte seilforhold og dyktige arrangører. At det også resultatmessig har gått ganske bra, legger jo ikke akkurat noen

demper på lysten til å komme tilbake og delta igjen. Til sammen har det nå blitt fem NM-titler og i tillegg syv mesterskap der vi har vunnet mesterskapet, men med endrede regler ikke lenger formelt kan utropes til norgesmestre.

**Per:** Jeg kan bare si meg enig i at det sosiale samværet, vennskapet og de flotte rammene rundt arrangementet, gjør det til en fornøyelse hvert år å komme tilbake.

*Litt dumt at dere ikke kan bli norgesmestre igjen?*

Kanskje, men den viktigste motivasjonen for å komme, er selve seilingen, det å konkurrere, og i tillegg det nevnte sosiale samværet med andre IF-seilere.

*Dere har vært med lenge i seilsporten. Hvordan har seilsporten utviklet seg?*

Generelt ser det ut til at den går mer og mer i retning av båter som fordrer teknikk på bekostning av taktikk. Trenden med foilbåter er et godt eksempel på det. Om det gavner seilsporten eller ikke, kan det vel være delte meninger om, men det ville være uheldig om tradisjonelle taktiske elementer som f.eks å slå på vindskift skulle forsvinne.

*Hvordan ser fremtiden ut for IF-klassen?*

Man kan jo ikke benekte at det har vært en viss tilbakegang i regattadeltagelsen, men det samme ser vi også i andre klasser, så det er ikke noe som gjelder spesifikt for IF. Samtidig ser det ut til at IF som turseilbåt fortsatt står like sterkt som før. Det er nok ingen enkle svar på hvordan man skal øke rekrutteringen til kappseilingen, men kanskje kunne man klare å trekke inn noen av turseilerne gjennom regattaer med handicapregler. At båten er rimelig både i innkjøp og i drift, burde også gjøre den attraktiv for unge og andre som er nye for seilingen.

*Og hvordan ser deres egen fremtid i IF ut?*

Et stort fortrinn med seiling som sport er at man kan fortsette å konkurrere også i høy alder. Vi har fortsatt akkurat like stor glede av seilingen som tidligere, så vi vil fortsette å delta så lenge vi orker og helsen holder.

BJØRN, NOR 30

#### ALIF RØDBENA, SWE 222

**Skipper:** Anders Ewert

**Alder:** 75 år

**Forening:** Långedrag Segelsällskap

**Seilt siden:** 1959

**Seilt IF siden:** 1975

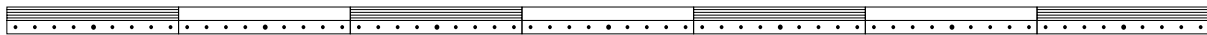
**Mannskap:** Per Osvalds

**Alder:** 70 år

**Forening:** Långedrag Segelsällskap

**Seilt siden:** 1965

**Seilt IF siden:** 1982



# Vår IF-historia

## TOMS HISTORIA

Uppvuxen med mindre motorbåt för bad och fiske i havet och genom jobbet kört en del olika motorbåtar. Min begränsade seglingserfarenhet är ett seglarläger i tioårsåldern och efter det enstaka seglingar med vänner. Genom åren har jag dock alltid funderat på en segelbåt men så blev aldrig fallet förrän nu när jag är pensionär. Bättre sent än aldrig.

## ALBINS HISTORIA

Första gången jag var på sjön var kanske när mina bröder sjösatte mig i en zinkbalja som liten, men efter det blev det mest sporadiska motorbåtsturer tills jag och min far köpte IF-båten och började segla 2020. Det var en bra investering som gett mycket spänning, glädje och härliga dagar på sjön. Med sjöscouten Camilla i teamet och med kappseglingen har vi dessutom lärt oss mycket!

## CAMILLAS HISTORIA

Jag kom i kontakt med segling redan som småbarn eftersom mina farföräldrar hade en fin Bumerang 32. När jag var tio år gick jag med i sjöscouterna och lärde mig segla optimistjolle och så småningom även större segelbåtar. Sjöscoutkåren hade två IF-båtar som jag har många fina minnen ifrån. Jag blev därför väldigt glad över att bli tillfrågad om att följa med ut och segla med Albin och Tom.

## VARFÖR EN IF – FAR OCH SON PROJEKT

Det hela började med när Albin pratade om att skaffa en segelbåt men gärna ville dela den. Med stor entusiasm började vi söka på nätet på båttyper och omdömen. Vi ville ha en mindre segelbåt som kan hanteras av två och har erkänt bra egenskaper utan några större fel och brister. Ganska snart märkte vi att IF-båten hela tiden kom upp som ett

bra alternativ för egenskaper som säker, sjöduelig och en bra förstabåt. Hemsidan har dessutom all information som kan behövas för hantering och underhåll.

2019 åkte vi och tittade på flera båtar men alla som vi kunde tänka oss var sålda innan vi kom fram. Till slut gick vi på känslan och beskrivningen och slog till direkt över telefon. Vi blev inte besvikna utan kunde stolta segla hem vår båt i slutet av augusti som nybörjare. Hem kom vi men blev lite omskakade i hårt väder när bomuthalet gick av. Ett storsegel som kröp inåt och sviktande bom skapade ett visst rabalder för två nybörjare utanför Måseskär i den hårda blåsten. En bra lärdom för att se över båten grundligt tills den blev pålitlig.

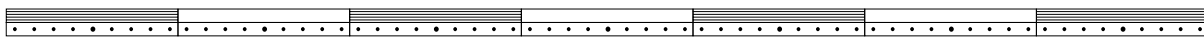
Ganska snart enades vi om att börja kappsegla för att kunna segla bättre och säkrare. Under pandemin var det inte många tillfällen men vi blev övertalade att segla SM för IF båt 2022 tillsammans med vår gast Camilla. Det blev en mycket trevlig erfarenhet där vi nykomlingar direkt blev accepterade och stöttade av de mer erfarna. Vi var givetvis i bakre delen av fältet men oj, så spännande ändå. De dagarna lyfte vår segling och samverkan ombord oerhört mycket vilket ger rutin och säkerhet även för tursegling.

Vi ser flera fördelar med vårt val av båttyp.

- Båten: Rolig att hantera och segla och dessutom kan den underhållas och förbättras med små medel.
  - IF förbundet: Som är välkommande och ger ett nätverk som kan stötta och hjälpa till med tips och råd.
- Numera seglar vi gärna kappseglingar i veckorna och försöker vara med på SM varje år för att fortsätta utveckla vårt samarbete ombord och kanske segla lite bättre. Men det är ju framför allt för att det är så roligt.

TOM TVEITAN, ALBIN TVEITAN OCH CAMILLA PERSSON

SWE 1722 LABAN



## DYNING

Dyning är en serie där vi lyfter en artikel från tidningen Medvinds långa historia.

# KONSTEN ATT STYRA

TEXT OCH SKISSER: OLOF BJÖRLAND

**”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, flerfaldig SM och NM-mästare ibland annat IF-båt, berättar i denna artikel om hur man med de rätta grunderna och en del träning omvandlar koncentrationen till ett reflexmassigt, riktigt styrande, viktigt för kappseglaren och tillfredsställande för familjeseglaren. Artikeln publicerades för första gången i Medvinds höstnummer 1987. Den ursprungliga texten har varsamt redigerats av Marek Janiec.

Efter 27 års kappseglande i både jollar och kölbåtar har jag undermedvetet lärt mig hur man skall styra för att gå högt och fort. Men det var först för nio 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. Utrustning och däckslayout var som på en engelsk båt på 50-talet och sedan seglade de helt planlöst både vad det gällde taktik och strategi. Men själva var de helt övertygade om att bara jag 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.

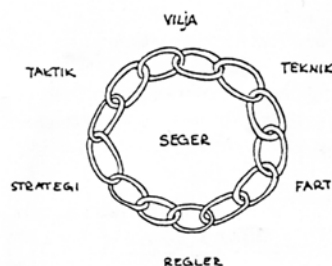
Själv visste jag att det var mycket djupare än så.

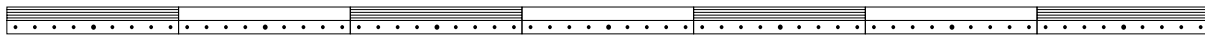
### INGEN SPORT ÄR SÅ KOMPLEX SOM SEGLING

- 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 ihållande 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 besättning 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 till exempel, är det rätta. Kanske säger du nu. ”Hur skall jag kunna iaktta allt detta och samtidigt styra både högt och fort?” Det är nu det krävs att du kan koppla på en ”autopilot”. Alltså använda alla dina sinnen för att styra så optimalt som möjligt utan att för stunden använda hjälpmedel som telltales, kompass, windex, och så vidare.

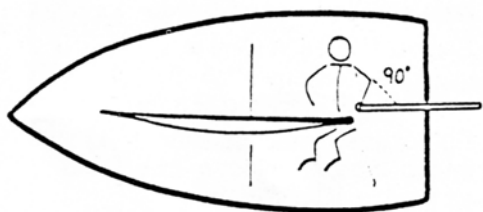




## HUR SITTER MAN?

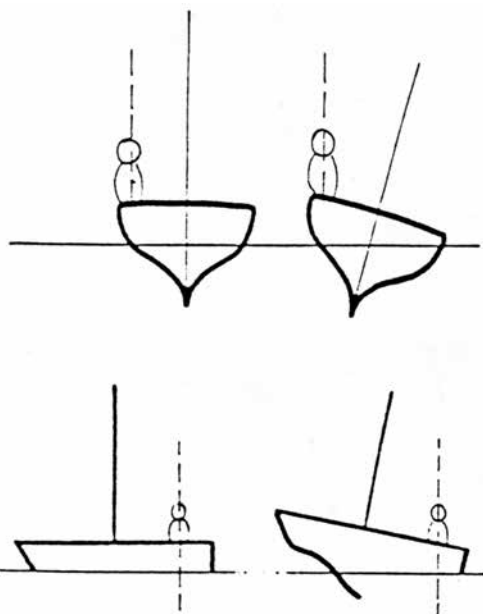
Jag har aldrig sett någon toppseglare som sitter i lä och seglar. Sitt alltid i lovert. Då ser du bäst och har möjlighet att använda alla dina sinnen. Sitt alltid med ryggen tvärs båten och krängpinnen 90 grader ut från roderkulten så får du den mesta och bästa känslan för hur båten balanserar. Styr 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 till exempel.

SITT TVÄRS OCH KRÄNGPINDEN 90°  
UT FRÅN RODERKULTEN



Jag har varit med om att en 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 roderet 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 ska 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 lovert just för att kunna känna detta. Enda undantaget är i superlätt vind, när alla andra i besättningen gått ner i lä för att få en viss krängning och få seglen 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. Till exempel Balansen. Kränger båten mycket kanske han kan lova upp något, lovar han för mycket tappar han farten och detta känns en del och framför allt hörs det på vågorna mot fören. Hörseln och känseln alltså.

Skulle han vara 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 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.

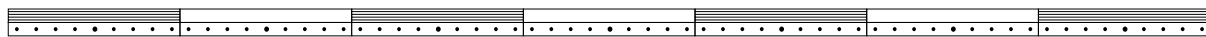
Är båten för lovgirig nu kränger den bara mer när man faller och accelerationen uteblir på grund av den ökade krängningen och det större roderutslaget åt lovert som man blir tvungen att göra.

Använd roderet så lite som möjligt. Överdriv inte. Det bromsar. Denna 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 dyning.

När du tränar med bindel för ögonen kan dina gastar 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 och 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 lovert så fort båten kränger mer än 5 grader.

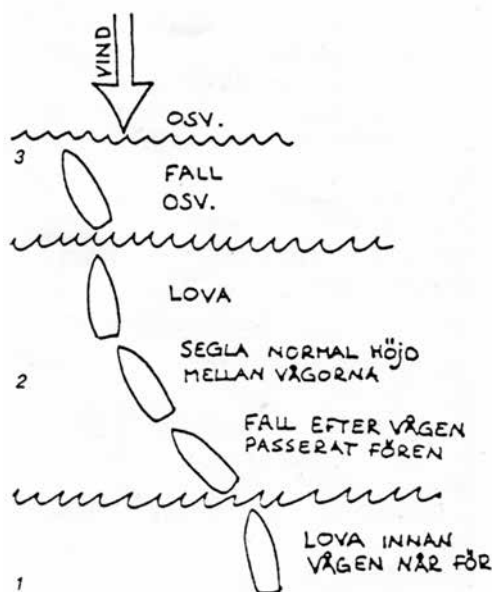
## HUR HÖGT STYR MAN?

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

- I hårdvind och mycket sjö, 9 m/s och mer 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 akteröver 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 till max 30 grader.
- 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 rorsman.

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

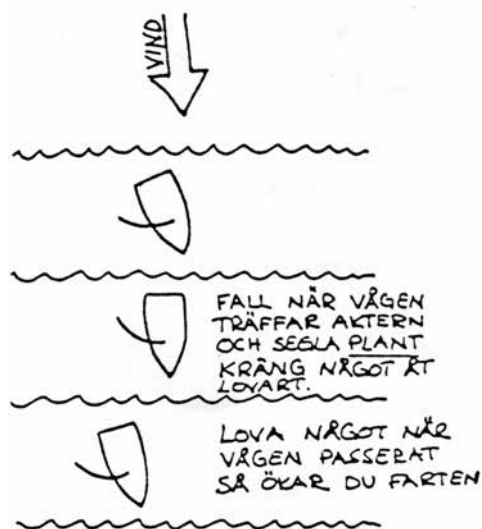
#### VILKA ARBETSUPPGIFTER BÖR RORSMAN HA?

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 som kompass, tid i starten med mera skall gastarna sköta.

#### HUR STYR MAN PÅ UNDEVIND

På slör och läns skall båten luta så lite att rorsman kan släppa rodret 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 rodret åt lä för att få båten att gå rakt fram, vilket i sin tur ändrar vattenströmningen runt kölén och båten sugts åt lä. Och lägre är ju bra att gå på undevind.



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 rodret så mycket som du annars skulle behöva. Kräng gärna båten åt lovart innan vågen träffar aktern. Detta gör mycket och du slipper använda rodret för att falla.

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

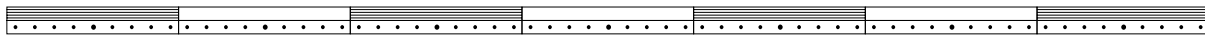
Skär 45° i lättvind 0 - 4 m/s, 25° i mellanvind 5-8 m/s och max 5° hårdvind 9 m/s och uppåt.

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



# Min fine reise

## SOM IF-SEILER

🌀 SEILING KAN PÅ MANGE MÅTER DELES INN I TO kategorier, nemlig turseiling og regatta. Turseiling er kanskje den formen de fleste driver med. Dette handler om å nyte å være på sjøen, utforske nye steder, bli kjent med nye mennesker og oppleve mestring. Regatta derimot handler om å være den raskeste og dyktigste seileren, mestre vind, strøm og bølger. I tillegg opplever man også her flott natur og blir kjent med nye mennesker med samme interesse. Da jeg fikk IF så jeg for meg turer med akkurat passe vind, lite bølger og sol. Ikke tenkte jeg at jeg skulle lære å seile regatta i all slags vær.

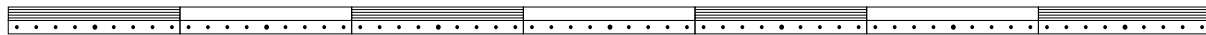
Min «vei» inn i seilmiljøet startet i 2017 hvor jeg var så heldig å få være med på Færderseilasen i regi av KNS og Aktiv mot kreft. Vi skulle delta med en J-80 båt og jeg må innrømme at selv om jeg er oppvokst nær sjøen og var vant til å være i båt hadde jeg ikke erfaring med seilbåt. Det ble en bratt, men morsom læringskurve. Terminologien for uttrykk var helt ukjent for meg, så ord som skjøte, fall, lus, lo og le gikk fullstendig i ball. Uansett så gikk det sakte, men sikkert inn og mestringsfølelsen vokste. Vi gjennomførte Færderseilasen i fin stil vil jeg påstå, og vi kom på tredjeplass.

Dette ga mersmak, jeg snakket med flere seilere i KNS om å kjøpe egen båt og etter gode anbefalinger fra seilere som selv hadde seilt IF falt valget på en velholdt, rød/orange IF. Jeg måtte jo fortsette å lære, og for å få erfaring

deltok jeg sammen med Vindskift- en frivillig stiftelse som tar med ungdommer ut for å seile. Der hadde jeg alltid med en erfaren skipper som hadde ansvar, men jeg fikk brukt båten og lærte stadig etter hver tur. Mange rundt meg lurte på om jeg ikke skulle være med å seile regatta. Så i vår tok jeg sats og sendte en epost til IF-klubben for å høre om det var mulig å få være med å seile en regatta. Jeg fikk raskt et hyggelig svar og etter noen dager ringte Bjørn Rud som inviterte meg med på regatta. Det ble min første onsdagsregatta i IF-klubben og jeg husker vi sa etter regattaen at «ikke har vi seilt sammen før og ikke kjenner vi hverandre, men dette gikk jo bra».

Etter dette har jeg vært så heldig å få være med Bjørn på alle de onsdagsregattaene jeg har hatt anledning til å delta på. Jeg har også fått være med på Kongens Seilaser og NM denne sesongen. Dette har vært et seilereventyr for min del. Jeg har lært utrolig mye og møtt mange hyggelige mennesker i IF-klubben og blitt tatt godt imot. Det har også vært fine naturopplevelser med mye vind, lite vind og vakre solnedganger. Bjørn har vært en god pedagog, noe jeg også har nyttiggjort meg i egen båt. Nå er båten på land og vi går mot mørkere tider og vinter, men jeg gleder meg og ser veldig fram til ny sesong med nye utfordringer og kanskje enda bedre plasseringer i kommende regattaer.

ANNE GRETE SAGEN,  
MANNSKAP OG DEBUTANT NOR 30



## STOR STEMNING I NM

**19. august startet NM i IF-båt utenfor Blakstadtangen i Asker. Arrangør var Asker seilforening og det blåste en jevn lett østlig bris. Vi var 17 påmeldte båter, inklusive våre trofaste svenske venner Anders og Per som vi traff da de løftet opp Lånebåten i seilforeningens kran og vasket den under vannlinja. Hos oss hadde Bendix allerede gjort den jobben med dykkemaske og kost.**

I den første starten var båtene som vanlig litt defensive og startlinjen dessuten ganske kort, slik at det ble trangt ved startbåten. Etter hvert ble startene tøffere og i en av dem ble det heist flagg for generell tilbakekalling, noe mange ikke så (eller ikke trodde sine egne øyne). Enkelte båter hadde seilt en halv legg før de snudde, og greide ikke å komme seg på rett side av startlinjen før det svarte flagget ble heist før neste seilas. Resultatet var at halvparten av båtene ble disket.

Vinden var stabil over hele banen og babord banehalvdel var favorisert. Det var de båtene som seilte dit etter start som kom først opp til toppmerket. Dette gjentok seg i alle

de fem seilasene som ble seilt lørdag. Vi startet i klyngen i lo i alle regattaene og kom heldigvis relativt godt ut av det de fleste gangene, og søkte mot babord banehalvdel. Sånn sett fortonet seilasene seg ganske like for oss, og jeg greier ikke helt å skille dem fra hverandre. Vi hadde dagen da alt klaffet for oss, og kom inn i en flytsone og gikk akkurat foran styrbordsbåter på kryss, var heldig med slagene, og traff layline nesten hver gang. Ikke hadde vi mye kluss med andre båter i rundingen heller. Båtfarten var også slik vi liker den. 3. plass var den dårligste plasseringen vår (vi fikk tre 3. plasser). Etter fem seilaser var det uhyre jevnt i teten. Etter strykning av en seilas var vi poenglikt med NOR-153,

og telling av enkeltresultater avgjorde rekkefølgen etter dag 1 til vår fordel.

Etter en lang dag på regattabanen hadde vi behov for å komme oss hjem og slappe av, og vi var ikke med på rekefesten lørdag kveld. På festen ble det gitt melding om at første start på søndag var blitt utsatt. Dermed hadde vi rikelig med tid da vi kom til Blakstادتangen tidlig søndag og fikk snakket med andre seilere, og det var hyggelig. Vinden uteble på søndag og det ble ikke flere seilaser, heldigvis, såpass må vi innrømme at vi tenkte. Ingen hadde vel trodd oss på noe annet heller.

Det var stor stemning på premieutdelingen. At andungene hadde sitt mesterskap samtidig med oss bidro sterkt til det, Blakstadbukta er jo deres hjemmebane. Svenskene trives der også, det var flere svensker i andungene enn i IF-båtene, merket vi oss. Andungene startet etter oss, og går tydeligvis best når det blåser. I en seilas, da det blåste lite, tok vi igjen noen av dem med en runde, uten at det ble noe kluss av det for vår del. Seilasene ble korrekt og effektivt gjennomført av Asker Seilforening, og all honnør til dem for et solid gjennomført og ikke minst trivelig arrangement. Noen av oss syntes nok at det ble vel dramatisk med det svarte flagget, det er ikke hverdagskost for oss IF-seilere.

### HONNØR TIL STYRET

All honnør til styret i IF-klubben også for at de klarte å tromme sammen 16 båter. Mange skipperer har problemer med å skaffe mannskap, det er en viktig grunn til at regattadeltakelsen går ned. I flere båter var det seilere som aldri eller sjeldent hadde seilt sammen før, og som seilte bra. Ett eksempel er Bjørn Andersen (176) som hadde med Frode Vassholmen, erfaren IF-seiler, som mannskap. De seilte bra, og i en seilas var de første båt rundt toppmerket etter start. Hos oss har vi aldri hatt bemanningsproblemer, heldigvis, Bendix og jeg har seilt sammen siden rundt 1980, det er over førti år. Fordi vi er vant til det, tenker vi ikke

alltid over hvor stor fordel det egentlig er.

I noen båter var det tre seilere. Det er en fordel blant annet i hard vind, i jibber og ved runding av bunnmerket. Det er ikke lett for rormannen å få til en god runding samtidig som han skal trekke inn storseilskjøtet, og det blir ikke lettere med årene. Hos oss testet vi ut en ny rutine på dette i NM. Rett før runding av bunnmerket trekker Bendix genuaen nesten inn til krysstrim, og så trekker han inn storseilskjøtet i selve rundingen til det bare er litt igjen før han fintrimmer genuaskjøtet og jeg tar over storseilskjøtet. Dette fungerte bra, synes vi, og vi fikk bra kontroll på rundingene. Også mentalt fungerer dette bra fordi jeg ikke gruer meg til dem lenger.

### BARE TO I BÅTEN

Med bare to i båten er det også ekstra viktig at skjøter og trimningslinjer er lett tilgjengelig. Hos oss sitter cleaten på storseilskjøtet på en svingbar konsoll rett bak løygangen og festet til den (slik som for eksempel i Ekspress og H-båt). Da er det lettere å få tak i skjøtet og å trimme det, synes vi. Ulempen er at den effektive lengden på løygangen blir mindre, men vi synes ikke det er noe stort problem. Akterstaget kan trimmes fra begge sider av cockpiten (mange båter har det). Trimlinen for cunningham på genuaen går over luka på fordekket, og cleaten (svingbar) sitter midt på lukegarasjen og kan nås fra begge sider av cockpiten. Mange båter har denne mekanismen kun på en side, ser vi. Fortsatt er det noen båter som har genuavinsjene på sidene av cockpiten (Lånebåten blant andre), og det er rett og slett en stor ulempe. Få dem opp på hyttetaket! De originale vinsjene (Andersen med bunndrag) synes vi ble for små for genuaen, særlig til fintrimming, så dem har vi skiftet ut med Andersen 16, med 2 gear. Selv om den har toppdrag og vi må ta vinshåndtaket av og på når vi slår og jibber, fungerer de mye bedre for oss enn de gamle.

Hjemover var det tåke og lanterner og fortsatt blikkstilte.

JAN CHRISTIAN JØRGENSEN (NOR-160)



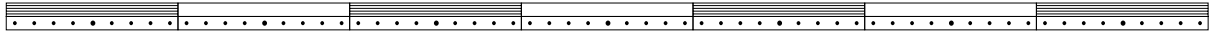


FOTO: RENE VAN VLEUT



Summer event 2023 Medemblik.

WHAT IS HAPPENING IN

# the Netherlands?

**Marieholm sailing keeps on growing in the Netherlands. Medvind asked Michiel Veldkamp, PR and Communications' board member of the Dutch Marieholm Association, about the background of the association and the highlights of this year. Michiel identified some trends and tried to understand the success.**

🌀 "WHAT IS THE DUTCH MARIEHOLM ASSOCIATION and what were the highlights of the sailing season?" Medvind asked me those questions for the edition you are currently holding in your hands. Doubts arose, how do you write a success story without gloating about it? After all, modesty suits us, it is all about that beautiful Swedish boat that sells itself and deserves all the attention.

## PROMOTE AND PRESERVE

Unlike in Sweden, the Dutch Marieholm Association (NMV) focuses on all the owners of sailing boats built in

the Marieholm Bruk factory. Most of our members own an IF, IF:e or M26, but there are also some owners of MS20, or the (also) built in the Netherlands M32 and M33. The aim of the association is to promote and preserve these beautiful boats. We do this by sailing against and with each other, in regattas and in touring trips, by sharing knowledge on maintenance and technical adjustments. The board facilitates initiatives from members in all these areas.

The distinction between regatta and touring sailors is both a strength and weakness of the association. Together we form a large group that is visible in the Netherlands,

FOTO: MICHEL VELDAMP



F5's and M26 gathered in Harlingen yachtclub for the Harlingen-Terschellingrace in spring.

## SERIOUS RACING AND SUMMER EVENTS

The atmosphere was different at the HT-race at the beginning of the season. This is a serious race from Harlingen on the mainland of Friesland, to the island of Terschelling, and back the next day. The race was held for the 75th time this year and the NMV board actively promoted it by organizing a webinar in preparation and providing boat flags. It resulted in a record number of 14 participants in the competition class, sailing under unmeasured class rating and 2 under ORC rating. Some boats had been sailing for days upwind to reach Harlingen in the North. Unfortunately, we did not win any prizes, and the second day's competition was declared invalid due to lack of clarity in the instructions regarding the course to be sailed.

In June, the association organized its annual summer event, this year in the historic town of Medemblik on the IJsselmeer. It was our Dutch Championship. Sailing races are sailed in a regatta (IF) class and in a touring class (IFe and M26). Originally, the basis of the event was regatta sailing, but now we introduced more options to make the program interesting to both classes. The first and the third day both classes sailed the same racecourse, but on the second day the touring class went on a sailing trip to a steam pumping station and to a bird island, while the regatta class sailed ultra-short course races. New this year was that the regatta class was also open to the Nordic Folkboat association; one boat took advantage of it. The experiment will be continued.

The summer event venue gives the board a headache every year to find a location that attracts as many participants as possible, but also satisfies both the northern and the southern sections of the association. Most of the race boats are to be found around the 'Holland lakes' (southwest of Amsterdam) and have to pass through Amsterdam to reach the IJsselmeer. It is a great experience to sail through

but conflicts of interest between the groups sometimes create dilemmas. In recent years, we have noticed that both groups are developing and working together. While the growth of the association was at first mainly among the regatta sailors (because we discovered that the IF was much more of a racing boat than we thought), now the touring sailors are making themselves heard with large turnouts in regional events. They discovered how fun, useful and enjoyable it is to get together and sail together. The association has a large social component. We currently have close to 300 members.

Active members organized the regional North meeting in Friesland in September 2023. This event has been growing for years and this year there were 21 boats present in Heeg, plus a group of interested members that came without a boat. The formula is simple. They set a date, reserve an easily accessible marina with facilities, such as a meeting room, and come up with a number of demonstrations, workshops or lectures. In recent years, this involved removing and replacing old sealant between deck and hull, testing swimming ladders or spinnaker sailing. This year a professional photographer showed

how to take better photos on the water. Then of course, there was sailing. People got on board together and exchanged crew. This year there was a competition to see who could take the best pictures. It delivered beautiful photos for the association magazine. After sailing, we ate together in a restaurant. The atmosphere was informal and light, no commitments.

Map of sailing areas in the Netherlands.



the busy city of Amsterdam, but with the mast up it can only be done in a convoy at midnight. Some sailors choose to lower their mast, but this is often more complicated for touring boats because of their Furlex. For a change, the NMV summer event 2024 will take place at the 'Holland lakes', and races at Kaag lake thereafter. We will try to attract touring sailors by organizing joint delivery trips. The following year it is the turn of the Southern delta. The 'Oosterschelde' estuary is beautiful sailing water with currents and tidal flats. Large dams and bridges fill the horizon. One IF regularly participates in local competitions here and is almost impossible to beat. To develop communal sailing in that region, activities will be organised, just as in the north.

### EDUCATING AND TRAINING

In September, two regattas took place on the south side of the IJsselmeer (IJ-meer), and IF's and Nordic Folkboats competed against other quarter-ton class boats under ORC class rating. This year there was little wind, which is an additional handicap for our long keels to get on the podium. Nordic Folkboats took 3rd and 4th place, IFs finished in 5th and 6th position out of a total of 16 participants. We were more successful in local evening competitions that take place after working hours in the summer, a wonderful activity that clears your head after a busy working day. Members became club champions on the Kaag, Gooimeer and the Veluwemeer.

I must specially mention Harderwijk on the Veluwemeer because a member there has started educating and training a group of young people. This has led to several others joining in, the refurbishing of boats and a lot of enthusiasm for Marieholm sailing. The youngsters are now formidable opponents.

### POPULAR WITH YOUNG BEGINNERS.

The fact that IFs are relatively inex-

FOTO: MICHIEL VELDkamp

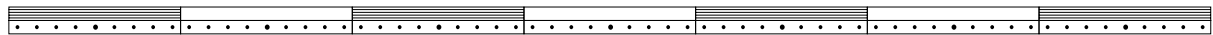


*The swimming ladder is tightly attached to the stern.*

pensive, that there is an active group of regatta sailors and that there is a wealth of knowledge about the boat, makes the IF popular with young beginners. Another group where we still see growth are the 'downsizers'; people who had a larger boat, often with extensive sailing experience, who later in life switched to a more manageable boat with stable sailing characteristics. Because they have time and money, they are willing to invest in their Marieholm. I see also a trend in professional boat builders that are (especially) refurbishing IFs. This goes some time beyond a 'refit';

it is a total 'makeover'. For example, the importer of the new IF (Sea Camper), after stopping this activity, has focused on a project in which the old IFs are provided with a modern, light and spacious interior. The shipyard has developed a transparent front hatch cover for this purpose.

There are also technical developments to report within the association. As specific boat parts, such as window frames and rudder pins, become worn, there is an initiative underway to collectively replace the rudder pins. The NMV supports such initiatives in various manners. Some members



have developed a folding swimming ladder that fits tightly against the stern when folded, and can be opened from the water. The special construction makes it possible for the stairs to hang vertically against the stern when unfolded. The first 14 folding ladders have been built and delivered, and work is currently underway to deliver more early next year. The intention is to make the ladder also available in Scandinavia.

**THE DUTCH MARIEHOLM ASSOCIATION**

As an association, we benefit from a type of boat that keeps up with times. By painting the hulls, striking race boats can be created, and it keeps the boat attractive on the market. Innovation is embraced, and at the same time monitored critically. ‘Unprofessional tinkering’ leads to fewer good boats on the market and ultimately detracts from popularity. Marieholms are known as well-built boats. Because we often compete in handicap ratings class with other boats, the Scandinavian class rules are of

FOTO: MICHEL VELDKAMP



Region North meeting end of September, 21 boats participated.

less importance to us. This has both advantages and disadvantages; it makes change and adaptation possible, but the chance of less uniform boats increases. For the time being, I see more advantages than disadvantages.

We have not yet finished sailing with the Marieholm in the Netherlands. The boat market is lively, good boats are for sale for a short time and boats are still being imported. The different blood groups of touring

and regatta sailors contributes to the growth of the association, not only in memberships but also in knowledge. The regatta sailors are improving by taking part in mixed competitions, and the touring sailors are providing technical innovations. The realization that both groups have a lot in common is slowly starting to sink in. Together they form the Dutch Marieholm Association.

MICHEL VELDKAMP

Summer event 2023 Medemblik. Dutch champions Michel Zandbergen and Ronald van der Horst. They participated in 2021 in the SM Ekholmen.



FOTO: RENEVANLEUT



Ovan: Lysekils hamn, fotograferad från Släggö. Banområdet ligger på andra sidan ön.  
T.h: Några av arrangörerna. Notera IF-halvmodellen som klubben fick vid IF-SM 1974!

# Välkomna till Lysekil!

**SM sommaren 2024 kommer att seglas veckan efter midsommar, 26–29 juni, på Gullmarsfjorden vid Lysekil. Arrangör är Lysekils SS Gullmar. Det blir som vanligt samling, registrering och mätkontroll på onsdagen, då även ett Tune up-race arrangeras. Sedan seglas tre seglingar på torsdagen, tre på fredagen och på lördagen seglas två; totalt åtta seglingar. Detta är det planerade programmet, men om det blir kuling eller stiltje kan programmet ändras, med målet att under de tre dagarna få till åtta seglingar.**

**ARRANGÖR ÄR LYSEKILS SEGELSÄLLSKAP GULLMAR, LSSG**, som har sin bas och klubbhus i Lysekils södra hamn vid Havsbadsparken. De tävlande IF-båtarna kommer att kunna förtöjas samlat i gästhamnen, 50 – 100 m från klubbhuset. Kappseglingsbanan kommer att bli just söder om Släggö, i Gullmarsfjordens yttre del, vilket innebär att utseglingen till starten blir kortast möjliga. IF-SM har arrangerats två gånger tidigare i Lysekil; 1974 av SS Gullmar och 1990 av Lysekils SS. 1991 gick de två Lysekilsklubbarna samman under namnet Lysekils SS Gullmar. Klubben har under perioden 2004 – 2019 arrangerat en internationell match-racing-tävling för damer, Lysekil Women's Match, som 2009 och 2019 också var VM för damer. Tävlingsens huvudsponsor var stadens största industri; Preems raffinaderi vid Brofjorden.

Efter pandemin drog sig huvudsponsorn ur och man

har enbart arrangerat klubbens distansseglings Lysekils Race, så när IF-båtförbundet hörde av sig i våras om ett SM-arrangemang nästa år var man åter intresserad i klubben.

LSSG lovar ett mysigt seglingsarrangemang med After Sail varje dag och regattafest på lördagen! Klubben kommer också att ordna frukost i klubbhuset och lunchpaket under torsdag till lördag. Inbjudan till SM 2024 kommer att gå ut i början av året till IF-förbundets medlemmar, detta när SSF har fastställt tävlingsreglementet. Men det är redan nu dags att planera ditt deltagande i detta evenemang, i Bohusläns centralpunkt! Ta med familjen till det fagra Bohuslän! Se till att boka in vecka 26 för en härlig seglingsvecka! Information om boende med mera kommer i samband med inbjudan.

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB, G EJDELING

## VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

FOTO: GÖRAN EJDÉLING



VIF:s höstfest nov 2023.

**VIF:S SÄSONG 2023 AVSLUTADES PÅ TRADITIONELLT VIS** med en Höstfest med skaldjur i Långedragss klubbhus den 18 november. Det var ett trettiotal medlemmar och besättningar som hörsammat inbjudan, såväl sådana som varit med många gånger förut som nyblivna IF-ägare. Efter inledande fördrink, där till och med en drink på Sjöpfungstonic erbjöds, berättade vår ordförande Olof om planerade aktiviteter under kommande vinter och vår.

Vid festen berättade också Maurizio Furlani om sina seglatser med en internationell besättning i IF nr 31, en av första årets IF-båtar, från 1967. Under kvällen hade vi också ett Quiz med blandade frågor, men även en hel del IF- och seglingsanknutna frågor.

Vid höstfesten delades också vandringspriset för VIF-cupen ut till årets segrare: SWE 1461 med Katarina Frithiofsson och Robert Jansson, som varit flitiga deltagare i många kappseglingar under året.

Kappseglingar med deltagande IF-båtar har det varit under året, bland annat på Nordön, i Hinsholmskilen, på Långedrag och i Björlanda Kile i Göteborg. I Tjörn Runt deltog nio IF-båtar och snabbast var SWE 926 med Ingemar Ådahl vid rodet. Totalt startade 199 båtar i år och IF-klassen var faktiskt den näst största båtklassen.

Vid årets SM för IF-båt i Uppsala deltog hela fem besättningar från Västkusten. Tre av dem hade transporterat sina egna båtar till Uppsala på lastbil (SWE 1702, SWE 1485 och SWE 1722), en hade lånats i Uppsala (SWE 222) och en hade seglats runt hela Sverige från Göteborg till Uppsala (SWE 1084)! Så en tredjedel av deltagarna vid SM kom faktiskt från VIF. Bäst placerade sig SWE 1702 med Joop Somhorst vid rodet, på en stark andraplats.

VIF planerar följande aktiviteter under vintern och våren 2024. Ett föredrag om kappseglingsmeteorologi, en trimkurs, en studiecirkel kring splitsning av Dyneema, tågvirke av kolfiber, ett besök på ett segelmakeri, en regelkväll och när båtarna sjösatts, en eller flera bryggseglingar.

Programmet kommer att meddelas genom mejlutskick till VIF:s medlemmar och via hemsidan Västkostens IF-båtklubb (<https://ifboat.se/hem/vif>).

Veckan efter midsommar blir det IF-SM på Västkusten i Lysekil. Vi önskar gärna att det blir en stor samlingsplats för IF-båtar och IF-seglare! Alla som någon gång har kappseglat ska absolut vara med – även om man inte tror sig kunna vinna, är det kul att vara med och kämpa mot båtar som är helt likvärdiga. Detta är ju riktigt entypsegling! Och det kommer att finnas IF-seglare från ostkusten som väldigt gärna vill låna/hyra en IF-båt för att vara med, så hör av dig till VIF om du kan låna ut din båt. En givande variant är att vara med ombord, som tredje gäst, tillsammans med två tillresta seglare, som har med sig egna segel. Då får du lära dig mycket på kort tid. Så hör av dig till styrelsen!

Styrelsen i VIF 2023, Olof Johnsson ordf. Alf Andersson sekr. Joop Somhorst kassör, Ingemar Ådahl webansv. Katarina Frithiofsson, Karin Hårding och Göran Ejdeling.

OLOF JOHANSSON, ORDFÖRANDE VIF

VIF-cupens segrare 2023, Katarina och Robert.



FOTO: GÖRAN EJDÉLING

## VIF:S BRYGGSEGLING

EN KVÄLL I BÖRJAN AV JUNI hölls åter vår bryggsegling, i år i Hinsholmskilens småbåtshamn i Göteborg. Vad menas med bryggsegling i det här fallet? – Jo, några erfarna IF-seglare visar upp sina båtar vid en brygga, hur båtarna är utrustade för att vara praktiska att segla med, hur man har placerat olika beslag, och hur man använder olika trimfunktioner. Detta har varit mycket uppskattat av nyblivna IF-ägare, eftersom det ju alltid är lättare att se praktiskt hur man gör. Det kom ett tiotal deltagare som fick se två kappseglingsutrustade IF-båtar på nära håll, både på utsidan och insidan.

Vi brukar gå igenom hur man går till väga för att ställa in ett grundläggande masttrim och hur man påverkar seglens form under segling med hjälp av skotpunkter, häckstag, cunningham och skot. Goda råd i spinnakerhantering och spinnakersegling brukar också ges. Detta år var vinden gynnsam; svag och från rätt håll, så vi kunde till och med hissa spinnakern vid bryggan, så att alla deltagare i lugn och ro kunde se hur det kan gå till. Gipptechnik fick visas med hjälp av en liten segelsäck i stället för en hel spinnaker, men det blev ändå rätt så begripligt.



FOTO: MALIN BERGLUND

Åkta bryggsegling! Med spinnaker!

## SYDSVENSKA IF-BÅTKLUBBEN

INGA STÖRRE NYHETER SEDAN FÖRRA SÄSONGEN. Årets kappseglingar i Sundet har i huvudsak genomförts som respitseglingar på klubbnivå. Entypsseglingsbanan har i stort sett saknats. Det har dock varit viss aktivitet i Danmark, i Greve, där det finns en IF-eskader, men dokumentation från dem har varit bristfällig.

Tyvärr är det även svårt med återväxten i regionen. Antalet svenska medlemmar i SSIF har under året minskat från 70 till 63. Till dessa kommer det 11 med utländsk adress som ökade med en ny från Frankrike.

När man säljer sin båt verkar det som om att medlemsskapet sällan följer med i affären. Vi uppmanar därför våra

medlemmar att, när man till slut bestämmer sig för att skiljas från sin IF, lägga med några goda ord om förbundet och SSIF till den nya ägaren och berättar om alla fördelar det är att vara med. Och finns det till båten dessutom ett personligt entypsmåttbrev, rekommendera gärna köparen att få det överfört till ny ägare.

På Lagunen i Malmö genomfördes 18 delseglingar i klubbens onsdagscup. De nio bästa seglingarna räknas för klubbmästerskapet och 13 båtar seglade minst nio delseglingar. SWE 829 är allena IF sedan flera år, och båten kom i år femma i klubbmästerskapet. Det finns ju fler IF-båtar än bara den i klubben och i Malmö, och det skulle vara trevligt att se några fler IF-båtar på startlinjen.

I Lomma seglar IF-båten SWE 3110 som ensam IF sedan flera år.

På Råå genomförde man 17 delseglingar på sina kvällsseglingar, varav tolv räknades i sammandraget, och där SWE 1870 "Infini" belade tredjeplatsen. Glädjande var att man även denna säsong uppnådde fem deltagande IF-båtar i serien, vilket innebar att man kunde dela ut SSIFs vandringspris, en fin IF-halvmodell. Årets vinnare blev Johan Winberg i SWE 1870. Båten segrade också i RHSS Womens Race samt även i klubbens "Årtsegling" och ensamsegling.

MAREK JANIEC, SWE 829 INGELA,  
ORDFÖRANDE SSIF

Mot mållinjen vid Råå.



FOTO: HAMPUS PÅLSSON

## OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

**LIDINGÖ RUNT** ARRANGERADES AV LIDINGÖ SEGELSÄLLSKAP FÖR 74:E GÅNGEN den 13 maj. Starten gick vid Lidingöbron nedanför Foresta och sedan rundades Svanholmen, Stora Höggarn, Storholmen och Tistelholmen. Målgången skedde utanför Lidingö Jolleseglarnas brygga strax norr om Bosön. Banan är cirka 15 NM och det var andra gången som den här banan seglades. Det var bara en startande IF-båt, Nerthus med Ulrika, Lotta och Tiina och vi fick starta i klass med SRS under 0,9 tillsammans med 13 andra båtar. IF 2132 vann klassen och kom på 15:de plats totalt av 100 båtar.

Ornö Runt arrangerades av Tyresö båtklubb och seglades den 27 maj. I år firade klubben 50-årsjubileum. Start och mål sker alltid utanför Kolnäsviken och banan runt Ornö är cirka 23 NM. Vindarna var stabila och det tog mellan fyra och fyra och en halv timme för IF-båtarna

att segla banan. Pontus Rosberg vann IF-klassen, Fredrik Thörn kom tvåa, Martin Graden trea och Sten Gustavsson fyra. Det var ungefär 100 båtar på regattan och Pontus placerade sig på tredje plats totalt.

Vikingarnas Segelsällskap anordnade DM för IF-båtar 15 - 16 juni. Här seglades bansegling på Lilla Värtan utanför Hundudden med tre starter på lördag och två på söndag. Pontus Rosberg var först över mållinjen i alla starter och vann regattan. Tvåa blev Fredrik Thörn och trea Martin Rundström. Distriktsmästare i Stockholm blev Fredrik Thörn.

Tack för den här seglingsäsongen, förhoppningsvis ser vi många IF-båtar på kommande kappseglingar. Det är fint att se att IF-båtarna seglar så framgångsrikt och gör så bra resultat mot andra båttyper i större seglingarna.

TIINA ANDERSSON

FOTO ALLA BILDER: LEIF THEELKE



På Ekoln vid SM i Uppsala.

# 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](http://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