



Den hyggelige, velsejlende, og langkølede IF'er er et glimrende valg som familiens første båd. Den er også fin som en billig og håndterlig dagsejler eller kapsejler med et hyggeligt miljø.

Med priser fra omkring 40-50.000 kr. får man næppe andre så robuste eller langtidsholdbare både. Meget velholdte både ses handlet til over 50.000 kr. Gode både omsættes rimelig hurtigt.

De nyeste er omkring 30 år, og brugtprisen er kun faldet mellem 5000 og 10.000 kr. det seneste årti. Hvis man ellers passer godt på sin båd, så er det meget billigt at sejle IF.

Den 44 årige båd var fra starten en succes, og har vist sig levedygtig gennem alle årene, både som god familiebåd og kapsejler, fordi det er en pålidelig og tryk båd, med en enkel håndtering og masser af sejlglæde. Den er også nem at sejle single-handed. Adskillige sejlere har også brugt IF'eren som skolebåd.

Bådens pålidelighed, gode stabilitet og det relativt dybe cockpit gør den velegnet til at have børn med om bord. Dens egenskaber rækker også til at komme langt omkring på en ferietur for en lille familie, der ikke kræver mere end bådens fire køjepladser, og et primitivt pantry. Med et godt cockpittelt forøges bådens turværdi betragteligt.

Mens bådens beskedne størrelse er det største handicap som turbåd, så betyder den til gengæld, at det er langt lettere at finde plads i små eller overfyldte sommerhavne.

### **AKTIV KAPSEJLADSKLASSE**

IF'eren er også aktiv som kapsejladsklasse med et officielt DS-DM, hvor der i år deltog 18 både. Svenske og danske sejlere tager gerne over Sundet og deltager i hinandens kapsejladser.

Det er en klasse for bredden, og bæres af et kammeratskab, hvor tætte dyster går hånd



IF'eren har et meget enkelt selvlænsende cockpit. De relativt høje karme gør det velegnet til tursejladser med børn. Den ene af de to store luger på agterdækket dækker over en motorbrønd.

i hånd med masser af hygge, molebajere, grill på havnen og gode fester. Kapsejlerne hænger typisk ved i mange år, og flere har sejlet IF i over 20 år.

Ingen kommer sovende til resultatet, for det kræver stor erfaring, at vride den sidste fart ud af båden. Man skal dog ikke træne og have nye sejl nær så tit som i mere potente kapsejladsklasser. Udvikling er ofte begrænset i en etableret klassebåd som IF, men i 2005 blev



det dog tilladt at bruge hængestropper ved alle kapsejladser. Det er dog reelt mere sikkerhedsstropper. Mange både har de senere år også fået monteret rulleforstag, og det er en fordel til både tur- og kapsejladser.

### **FULDE SEJL I AL SLAGS VEJR**

IF'eren sejler fint under næsten alle forhold, og den kan bære fulde sejl i næsten alt slags vejr. Når vinden er svag, og der står en gammel

# UFORGÆNGELIG KLASSIKER

**BÅDE  
FOR ENHVER  
– IF'EREN**

**IF'EREN ER EN UOPSLIDELIG NORDISK EVERGREEN, DER STADIG ER FIN SOM LILLE FAMILIEBÅD ELLER KAPSEJLADSBÅD MED OFFICIelt DS-DM. IF'ERE KAN KØBES TIL OVERKOMMELIGE PRISER OMKRING 45.000 KR.**

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN

Her sætter vi fokus på velsejlende og gode ældre både, der i dag fås til meget overkommelige priser, og stadig kan give masser af sejlgæde til nye som mere erfarne sejlere. Det er typisk både, der bare skal have en kærlig hånd for at være i fin form igen.



Selv i meget frisk vind kan IF'eren bære fulde sejl, og med sin lange køl er båden usædvanlig kursstabil i forhold til moderne familiebåde, og med det rette trim er båden også næsten helt neutral på roret.

døs sø, kan man dog mærke, at det er en tung langkølet båd.

Netop på grund af den lange køl er båden meget kursstabil, og med det rette trim er den også næsten helt neutral på roret.

Når man sejler med spiler i hård vind, har IF'eren en tendens til at grave sig ned med hækken og kan begynde at rulle, simpelthen fordi den ikke kan slippe vandet hurtigt nok. Rulningerne bliver dog ikke så dramatiske,

fordi båden har en meget høj kølprocent på hele 58 %.

## **KRAFTIGE MASTEPROFILER**

Undervantet er helt usædvanligt placeret foran overvantet, der oprindeligt ikke er et fast stop på salingshornene, men nu tillader klassereglerne at låse salingshornene i en fast vinkel.

Masten kan dog stadig stå og pumpe, når man sejler i sø i frisk og hård vind. IF'erens maste-

profiler har dog gennem bådens levetid alle været kraftige og solide, så de kan klare det.

Generelt trimmes riggen således at masten står med ét hul synligt foran masten på både med trimbar mastefod. Mastehældningen bør være ca. 25 cm målt ved bommen. Vant og stag skal stå hårdt. Først sættes overvante, så masten forkrummer med ca. 10 cm, og derefter tottes undervantene til masten kun krummer 3-4 cm.



## SVAGE PUNKTER

IF'erne er bygget med et særdeles solidt skroglaminat, men alligevel kan nogle både revne i stævnen. Skroget er støbt i to halvdele, der er støbt sammen med glasfiber, og det er denne støbning, som kan revne. Derfor bør stævnen være forstærket indvendig. Fine revner kan klares med spartel eller epoxylim.

IF'erenes hængslede rør på hækken er også sårbart. Det er samlet af to halvdele og kan risikere at flække lokalt, så der trænger vand ind. Der kan også være revnedannelser ved øverste rorbeslag. Tappe og bøsninger i rorbeslagene bliver slidte med tiden og det kan give slup.

Eventuelle originale røstjern, med skåret gevind til undervantene, bør udskiftes fordi de kan knække, og bør skiftes mindst hver 15 år.

Gennem IF-Klubben kan nye IF-ejere få gode anvisninger til at udbedre disse mindre, men væsentlige, svagheder, som de fleste dog selv kan klare. Alle IF'ere har i dag en alder, hvor slanger, søventiler og gennemføringer bør efterses nøje og eventuelt udskiftes.



1 | Pantryet er en bordplade, der trækkes ud over køjen, og hvorpå der f.eks. kan sætte et kogeapparat. Dette er her stuvet væk ude i borde.

2 | Apteringen er i sagens natur begrænset, og kan variere en del på grund af ombygning. Denne har f.eks. et stort skab om styrbord.

3 | Her er en anden aptering i en velholdt IF, hvor ryglænene er fjernet.

4 | Der er ingen dør til forkøjen, som er traditionel og kan anvendes enten som to gode enkeltkøjer eller en stor dobbeltkøje.



## ENKEL APTERING

Om læ er IF'eren helt enkelt indrettet, med fire gode køjer og overraskende megen skabs- og stuverum. Pantryet er derimod lidt primitivt og campingagtigt. Det består af en plade, man slår ned over bagbord køje agter, og derefter trækker kogeapparatet frem fra sit stuverum i borde.

Mens indretningen er udmærket, så svarer selve udførelsen af apteringen ikke helt til den gode kvalitet i resten af båden. Den kan virke lidt "billig" og er originalt samlet med messingskruer, der knækker med alderen. En del IF'ere er derfor ombygget med mere individuelle apteringer.

## EN KRAVELBYGGET FOLKEBÅD

IF-båden blev tegnet i 1966 af Tord Sundén, Sverige. Skroget baserede han på Nordisk Folkebåds linjer, som han havde færdigtegnet i 1942. Den var sammensat af de tre bedste bidrag til en nordisk designkonkurrence, heriblandt afdøde Knud Olsens konstruktion til konkurrencen.

Sundén ville skabe en ny moderne kraelbygget Folkebåd til tidens nye bådproduktion

i glasfiber, og han kaldte den International Folkebåd.

Den fik dog et højere fribord, moderne selvløsende cockpit, samt et længere ruf med mere plads om læ. Kølvægten kunne øges, fordi båden var lettere i glasfiber, og fik tilsvarende større sejlareal med højere for-trekant, genua, samt en spiler på tidens nye aluminiumsmaster.

Sundén tegnede også IF'eren med motorbrønd agter til påhængsmotor, fordi han synes det var grimt med en motor hængende på agterspejlet. Det viste sig dog at være en upraktisk løsning, og i dag har de fleste fået lukket motorbrønden.

Den første IF kom på vandet i 1967, og Marieholms Bruk AB, Sverige, satte båden i produktion, og den blev bygget frem til 1984. Ved godkendelsen som klassebåd i 1970, blev den pålagt at ændre navnet, som så blev til IF.

Marieholms Bruk AB nåede at bygge ca. 3500 IF'ere, og 100 både blev bygget på licens i Australien. Der er ca. 2000 stk. i Sverige, mens resten er i Danmark, Tyskland, Norge, Finland, USA, Holland, Schweiz, Australien, England, Italien, Belgien, Frankrig og Japan.

## IF-BÅDEN



Længde/længde, vandlinje	7,87/6,04	m
Bredde/dybgang	2,20/1,21	m
Displacement	2150	kg
Kølvægt	1250	kg
Storsejl/fok/genua/spiler	16/10/15/40	m <sup>2</sup>
Vægt/sejlareal	69,4	kg/m <sup>2</sup>
TA	732,2	
LYS	1,02	

Design: Tord Sundén, Sverige

Konstruktionsår: 1966

Værft: Marieholms Bruk AB, Sverige

Antal byggede både

Antal både i Danmark

Nypris 1982

Gyldige Klassebeviser i 2010

Klasseorganisation:

IF-Klubben og IF-Racing Association,

www.if-klubben.dk

IF-Klubben har ca. 200 danske medlemmer.