

Idealvikt för OK-seglare

När jag började segla OK-jolle i mitten av sextioalet var 70 kg en gångbar vikt, själv vägde jag 67 kg vilket var acceptabelt i de flesta förhållanden. Idag väger alla i eliten, med något lysande undantag, minst 90 kg. Själv väger jag fortfarande 67 kg och har gett upp tanken på att segla OK och har i stället övergått till RS Aero 6. Denna jolle har samma mått som OKn men väger 33 kg och har 6,3 kvm segelyta. Hur har denna utveckling gått till?

Borttagande av hängväst etc.

På sextioalet fanns inga begränsningar i hur mycket extravikt man fick hänga på sig. Magnus Olin berättar att han hade upp till 30 kg hängvästar i hårdvind. Själv körde jag med en bryggarfrack á 10 kg. Detta har successivt begränsats till dagens 8 kg för alla kläder i vått tillstånd vilket i praktiken innebär förbud mot extravikt. Det är svårt att invända mot denna utveckling som ju har ökat säkerheten för seglarna.

Ökad segelyta?

På OK-förbundets hemsida anges segelytan till 8,95 kvm. På min tid var ytan 8,25 kvm. Har ytan ökat under åren eller är någon av uppgifterna fel? Ytan anges inte i klassreglerna så uppgifterna är svåra att kontrollera.

**Danska OK-jollen
för 800 kronor**

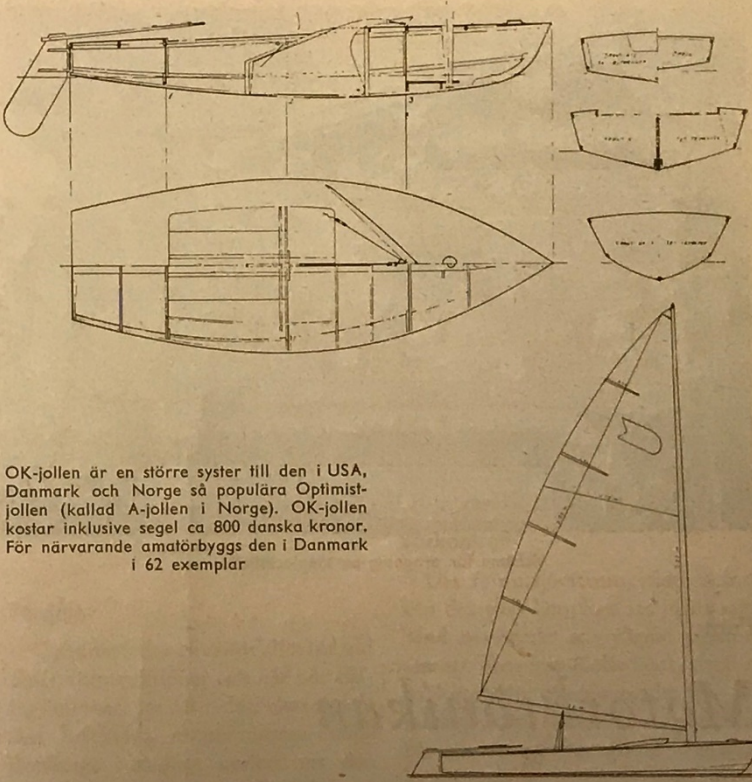
Jolleseglingen är på stark frammarsch i Danmark, skriver redaktör Eyvin Schiøtz, som här presenterar en större syster till den både i Danmark och Norge mycket populära Optimistjollen (publicerad i denna tidnings nr 19/56). Amatörbyggd kostar Optimistjollen 300 danska kronor inklusive segel och OK-jollen ca 800 kronor.

OK-jollen byggs med hårt slag. För närvarande är 62 danska seglare i färd med att egenhändigt bygga var sin OK-jolle, som av jollefenomenet Paul Elvström får betyget »OK-jollen är OK».

OK-jollen är konstruerad av Knud Olsen, Præstø.

Data:
längd över allt 4,00 meter
bredd 1,40 »
djupgående 0,90 »
segelarea 8,25 m²

OK-jollen är en större syster till den i USA, Danmark och Norge så populära Optimistjollen (kallad A-jollen i Norge). OK-jollen kostar inklusive segel ca 800 danska kronor. För närvarande amatörbyggs den i Danmark i 62 exemplar



Mastkurvan

När OKn dök upp i början av sextiotalet frapperades alla av mastböjen. Jag bedömer att kordadjupet mitt på masten var c:a 50 cm. Idag påminner masterna mer om telefonstolpar med en maxböj på 6-7 cm. Detta är den stora gåtan, varför är masterna så raka? Att masterna blev mycket rakare när aluminiumet kom trodde jag berodde på begränsningar i materialet men kolfiber går ju böja hur man önskar.



SM vinnaren 1964 Sten Waldö



Moderna danska OK-seglare

Kan det vara så att det inte är de rakare masterna som har drivit fram tyngre seglare utan tvärtom att tyngre seglare har drivit fram rakare master? Anledningen till detta skulle helt enkelt vara fysikens lagar. Den framdrivande kraften (på kryss) är proportionell mot den krängande kraften som skapar ett moment. Detta moment balanseras av seglaren och är proportionellt mot seglarens vikt. Den bromsande kraften är proportionell mot vikten för båt och seglare tillsammans. Eftersom båt med utrustning har ungefär samma som vikt som seglaren får seglarens vikt endast genomslag till hälften. Exempelvis om en 80 kilos seglare ökar 8 kg i vikt ökar den framdrivande kraften med 10% medan den bromsande kraften ökar med 5%. För rörlig vikt, som det är frågan om, är den bromsande kraften ytterligare reducerad. En tyngre seglare är helt enkelt snabbare än en lättare. Det finns naturligtvis en optimal vikt dvs. värdet av ytterligare kilo minskar och blir så småningom negativt (100 kg?) eftersom vikten enbart är av ondo på läns och vid lätt väder.

Fysikens lagar gällde naturligtvis även på sextiotalet men OKn var då en ungdomsbåt och mycket få hade uppnått den aktningsvärda vikten av 90 kg.

Hur som helst är det trist att vi lättviktare inte längre kan hävda oss i klassen som ju är den trevligaste av alla!

Gunnar Larsson

OK S 327, OK S 1037, OK S 1643, OK S 2064, OK S 2388, OK S 2455, OK SWE 2805