

OK bladet

Årgång 6. Nr 2

13/12 1965

Nya metoder vid OK-bygge

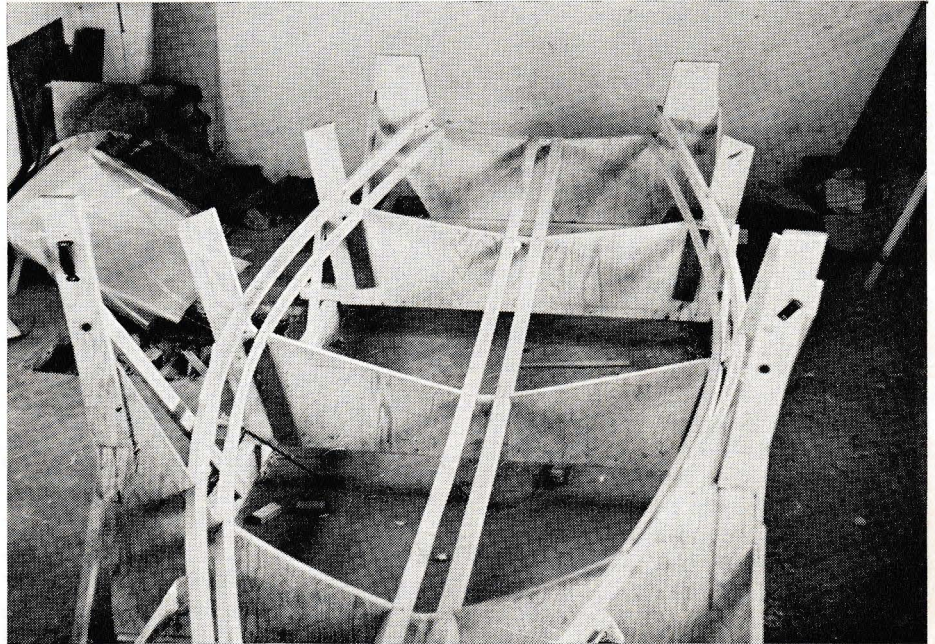
Redan vintern 1964/65 pågick experimentbyggen av OK i plast både i Norrköping och Karlstad. Experimentstadiet är nu övervunnet, och båda firmorna annonserar i detta nummer av OK-bladet sina produkter, som finns att få i alla byggstadi, från enbart bordlagda skrov till fullt färdiga jollar. Intressant nog har de båda företagen gått olika vägar, det ena bygger enligt sandwichprincipen, det andra enligt principen enkelskrov med förstärkt botten.

I sommar har vi även sett intressanta exempel på kompositbygge, en metod som erbjuder ett stort experimentfält för amatörbyggarna. Vi har bett Sten Waldö redogöra för ett fullständigt kompositbygge i detta nummer, och vi har även bett Lennart Ekholm redogöra för ett par andra metoder, som man experimenterat med i Sundsvall, för att åstadkomma komposit-skrov. Den ena av dessa, alternativ B, torde även kunna användas för att "modernisera" ett äldre skrov, d. v. s. göra det lättare och tätare.

Hur bygger man en komposit-OK?

Denna fråga har många intresserade ställt mig i sommar. Ordet "komposit" innebär i detta sammanhang att man ersätter den traditionella slaglisten och kölplankan samt alla pålimmade botten- och sidospant med glasfiberarmerad polyester. Den färdiga jollen är således uppbyggd av plywood och plast. Frånsett däckskonstruktionen innehåller skrovet ej "vanligt" trä, som ju tyvärr har en benägenhet att förr eller senare absorbera vatten och svälla. Vid kompositbygge kan man, när jiggen är färdig, snabbt och lätt sätta ihop skrov utan större erfarenhet av båtbyggeri. Detta gör metoden särskilt lämplig för amatörer. På grund av framställningspriset på jiggen torde dock metoden vara ekonomiskt fördelaktigt först vid en serie om c:a fem jollar.

Ordet "jigg" har nu nämnts flera gånger, så det är väl bäst att försöka beskriva hur en sådan ser ut, framställes och fungerar. Utseende och konstruktion framgår kanske bäst av bilden. De i jiggen ingående mal-



larna ritas man upp på 18 mm plywood. Först för man över ritningens spant (skott) till masonit, så att man kan skära ut fyra mallar som direkt motsvarar ritningens. Därefter tar man en mall i sänder, lägger den på den tjocka plywoodskivan och för över konturen + 6 mm. Från den djupa punkten av denna större mall avsätter man kölkurvans mått + 20 cm (t. ex. vid station 3: 2, 8 cm + 20 cm = 22,8 cm) lodrätt ned till en punkt, genom vilken man ritas en vågrät linje. Dessa linjer, en på varje mall, bestämmer basplanet. Genom att addera 20 cm uppnår man en behaglig arbetshöjd. Om man nu mot båda sidorna mäter ut 80 cm från mittlinjen längs baslinjen på varje mall, och där ritas lodräta linjer uppåt, så har man konturerna av de fasta mallarna och kan börja såga ut sitt verk. Det behöver väl knappast nämnas att man skall såga så noga efter den inre konturlinjen, att storlekskillnaden i botten och sidor mellan masonitmallen och den utanpåliggande plywoodmallen är precis 6 mm. Detta är viktigt! Nu fattas bara stäven, vars profil vi för över från ritningen och förlänger till st. 3. Även stäven sågas ut i 18 mm plywood. Härfter hyvlar man mallarna i botten och sidor, tills dessa bildar den rätta vinkeln mot spantplanet. Innan vi ställer upp jiggen måste vi komma ihåg att såga ut de

erforderliga hålen till de dubbla listerna vid slag och köl. Jiggen bygger man nu upp på två raka plankor, 2" x 8", som bultas fast i golvet. Mallarna fixeras i korrekt avstånd från varandra. Listerna läggs i och stäven ställes upp. Innan man går vidare mäter man noggrant igenom "båten", detta rekommenderar jag varmt. Nu fattas endast ett dubbelt krysstvingsystem, som skall pressa ned botten- och sidobord vid st. 3. Man får gnugga geniknölarna och försöka hitta på ett bra system. Det är svårt att rekommendera något, då jag ej ännu sett ett verkligt bra sådant.

Så är jiggen klar och det viktigaste arbetet återstår: att bygga den första båten. Med tillhjälp av masonitmallarna ritas skotten upp på 6 mm plywood, och man limmar ihop en centerbordstrumma av plywood och de traditionella avståndslisterna i för- och akterkant. Det är fördelaktigt att limma däcksbalkarna på skotten redan nu. Skarvning av botten- och sidobord görs på vanligt sätt. Nu kommer det jobbiga: att passa till botten och sidor så att de ligger i jiggen med mellanrum på max. 3 mm i slag och botten. De tre spanten + akterspegeln håller dem på plats utom i botten vid st. 3, där man i stället spänt ned botten- och sidobord med sitt välgenomtänkta tvingsystem. Här håller spant 3 dock ut sidorna. Vi är nu klara att

sätta ihop båten, men innan vi börjar "tejpa", är det en god idé att rita av botten och sidokonturerna på var sin mall till glädje vid nästa bygge.

Plast och glasfiber till en båt (ungef. mått):

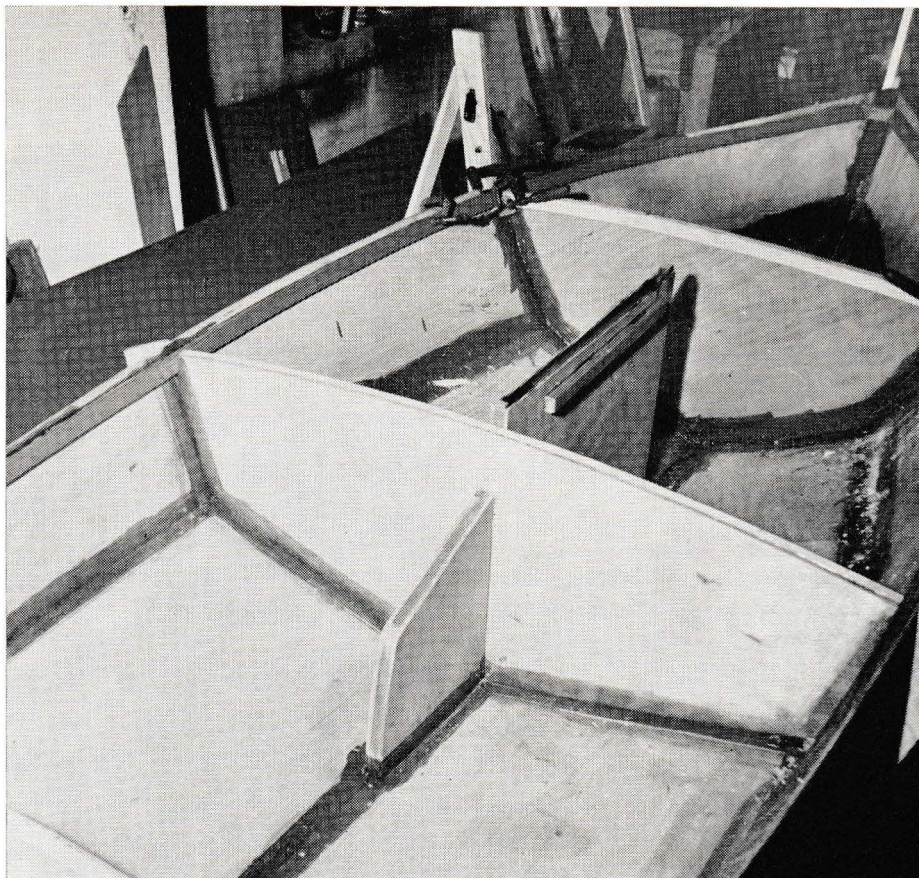
4—5 kg vanlig laminerings-polyester,
1 m² 1 1/2 oz. "chopped strand"-matta,
drygt 3 m² väv, c:a 300—350 g/m²,
35—40 m band, 70 mm bredd, c:a 200 g/m²,

1/2 l styren (=styrol) till förtunning av polyester vid första påstrykningen.

Aceton

En gyllene regel vid trälimningar är att limytan skall vara nybearbetad, slipad eller putshyvlad. Det gäller även när bindemedlet är polyester. Plywooden skall alltså bearbetas på de ställen som skall tejpas, innan man går över till nästa moment, som är avtorkning av samma ställen med aceton. Läs den föregående meningen en gång till, den är mycket viktig!

Nu skulle vi vara klara att påbörja det mest spännande momentet, tejpingen. Man förtunnar polyestern till den första strykningen med 30% styren och stryker till att börja med 2—3 m. När härdningen är halvfärdig (klibbig), blandar man 1/2 dl polyester, som penslas på 1/2—1 m. Man lägger nu på "chopped strand" i remsor vars bredd varierar mellan 5 och 35 mm, allt efter var de skall användas. I skarpa hörn kommer de smala till sin rätt. Ovanpå detta lägger man band, som man klipper av väven i 70 mm bredd. Det är viktigt att väven blir helt genomdränkt (genomskinlig), innan polyestern härdar. Det är bäst att börja i stäven och arbeta sig akterut. Vill man förstärka extra, t. ex. i stäven, upprepar man processen. Man skall även komma ihåg att gjuta fast två tjocka plywoodbitar i stäven för mastfoten. För



utseendets skull använder man det vävda bandet i sittbrunnen. Är temperaturen 18° eller mer, kan skrovet lyftas ur jiggen ett dygn senare och vändas om. Det första man nu gör är att putsa av skarvarna utanpå med ett surformverktyg. På sido- och bottenborden ritas man nu linjer, parallella med och på c:a 30—35 mm avstånd från skarvarna. Med en skarp putshyvel hyvlar man till en yta, som löper med skarven till ett djup av 1—2 mm vid plywoodkanten (skarven) och till ett djup av 0 mm i den ritade linjen, med andra ord: den hyvlade (något sneda) ytan skär plywoodytan längs den uppritade linjen. Inuti centerbordstrumman kan man komma åt med en rasp. Med all säkerhet ser skarvarna nu inte särskilt "professionella" ut. Den utslitna vitsen "det ordnas med spackel" kommer här in i bilden. Man blandar nämligen polyester med glaspulver, asbestpuder, siktad sågspån e. d. Med detta spackel fyller man ut alla mellanrum i slag och köl. **Det är viktigt att detta arbete är noggrant utfört.** Efter genomhärdning av de fyllda skarvarna, slipar man av, torkar rent med aceton och lägger på band, dock utan att använda "chopped strand", som omtalats vid inombordsarbetet. Här använder man det vävda bandet. Det är även nödvändigt att tejpa på ömse sidor och 30 mm upp i trumman. Bäst är att smeta på ett extra lager ovanpå bandet senare, och att efter härdningen slipa ned kanten av bandet med surformverktyg och roterande slipskiva. Är detta välgjort behöver man nästan ej spackla vid målning av skrovet. Man skall nu endast lägga i de två däckslister (limmas

och spikas), varefter skrovet färdigställs på vanligt sätt. En bottenlist av metall rekommenderas. Den bör fästas med genomgående skruv och mutter på insidan.

Att denna metod innebär tidsvinst, när en serie båtar skall byggas, torde stå klart för de flesta. En annan fördel nämndes tidigare, nämligen frånvaro av svällande trä i botten, vilket annars brukar bli anledning till att bottenborden buktar sig.

Så kommer vi in på en intressant fråga: är en komposit-OK snabbare än den vanliga OK-jollen? Denna fråga bör nog omedelbart besvaras med nej. Ett annorlunda konstruktionssätt ändrar ju ej i sig själva seglingsegenskaperna. Det har emellertid visat sig, att komposit-jollar vid flera tillfällen har planat ifrån andra jollar på ett övertygande sätt, och just detta har fött det ryktet, att de skulle vara särskilt snabba. Förklaringen är nog i princip en annan. Denna metod ger mycket större möjligheter att "rockera" med vikten, där det tidigare varit svårt att hålla minimum. Man har råd att styva av botten ordentligt o. s. v. Därtill kommer en utvidgad möjlighet att arbeta med skrovformen, där mätningen tillåter det.

Den färdiga båten ytbehandlas väl med hårdlack av polyuretantyp, t. ex. "International" 707/708. Kom ihåg alla skrymslen och vrår, även centerbordstrumman och däckets undersida!

Vid denna byggmetod gäller i hög grad: Håll skallen klar och använd den grå substansen redan från början, annars riskerar man "missfall"!

Sten Waldö

SVENSKA OK-JOLLEFÖRBUNDET

Ordförande:

Stig Gilborne, Lilla Nygatan 2, Göteborg, tel. 031/11 45 30.

Sekreterare och kassör:

Stig Caap, Sandbergsgatan 2, Norrköping, tel. 011/616 47.

Ledamöter:

Sven Hornewall, Kyrkogatan 16 B, Sundsvall, tel. 060/159 29.

Sven Olsson, Albrektsvägen 41, Norrköping, tel. 011/258 94.

Bengt Wrangel, Rönngatan 12, Härnösand, tel. 061/151 42.

Adjungerad till styrelsen:

Per Westlund, c/o Jalkner, Ljusstöperebacken 5, Stockholm SV.

Redaktör för OK-bladet:

Sten Marklund, Box 1260, Harads, tel. Harads 134.

Svenska OK-jolleförb. postgirokonton:
44 04 20, c/o Caap.

Kompositbygge på "indirekt" sätt

Om man inte kan intressera ett tillräckligt antal av sina klubbkamrater för kompositbygge, finner man kanske det alltför dyrbart att tillverka en jigg. Jag skall därför redogöra för ett par andra metoder som man kan använda för att åstadkomma kompositskrov utan jigg. Den ena kräver dock vanlig byggbädd.

Alternativ A:

Bygge av hela skrovet från början.

Spant och bottenstockar fästes enbart med spik i skotten, med undantag av spant nr III, vilket limmas och skruvas noggrant för att framledes kunna ta upp belastningen av mastfoten. Vid spikningen användes lång spik med små skallar så att den senare lätt kan dras ur från insidan.

Skrovet bygges sedan på bädd på konventionellt sätt. Bottenplywooden limmas och spikas noggrant i kölplankan kring centerbordstrumman liksom i stäven. I övriga delar av kölplankan liksom i slagvägaren enbart spikning. Sidoplywooden spikas i slagvägarlisten och fästes med tving i däcksvägaren. Så snart detta är klart limmas noggrant en relingslist, höjd 30 mm, bredd 35 mm. Ovanpå denna list skall så småningom däckets limmas.

Nu skall slag, stäv, köl och kanterna kring akterspegeln plastas och glasfiberarmeras på skrovets utsida. När plasten har härdats ett dygn i rumstemperatur, tages skrovet från bädden och vändes. Därefter glasfiberplastas skottens anslutningar till skrovsidorna på motsatt sida om bottenstockar och spant varefter dessa kan avlägsnas liksom däck- och slagvägare. Med ett vasst stämjärn tunnar man ut kölplankan till intet strax framför och strax bakom centerbordstrumman. Resten av köl-

plankan borttages. Det mesta av förstäven hugges bort utom den del som utgör fäste för mastfoten.

I nästa moment appliceras glasfiberarmerad plast där träet är borttaget. Glasfibervävens kant slipas ned till intet så att en omärklig övergång mellan plast och trä erhålles. Extra förstärkningslister fästes i botten om så önskas. Innan den invändiga behandlingen med polyuretanlack sker, bör plasten ges tillfälle att efterhärda i rumstemperatur några dygn. Annars kommer polyuretanlacken ofelbart att förorsaka resning i polyesterplasten.

U-formade fästen för de fribärande däcksbalkarna limmas på relingarnas insida. De däcksbalkar som är avsedda att fästas på skotten kan uteslutas men skotten måste under däckspåläggningen riktas upp med en provisoriskt fastsatt balk. Däcksbalken vid akterspegeln behålles för att ge fäste för roderbeslag och för att under kappsegling förhindra att jollen "skivas" upp av upphinnande konkurrenter.

Alternativ B:

Färdigställande av skrovfärdig byggsats.

I det fall man föredrar att köpa skrovet färdigt men odäckt från varv, kan man givetvis skala bort träet på liknande sätt efter plastning. Spik och skruv avlägsnas genom att man med stämjärn tar bort så mycket trä att man med hovtång kan dra ur dem med skalle och allt. De hål, som därvid uppstår i plywoodens täpps senare igen med plast. Vid detta förfarande är det givetvis till fördel om båtbyggaren tillverkar slag och däcksvägare samt kölplanka i ett mjukt träslag.

Däckspåläggningen sker sedan på vanlig sätt. Detta förenklas f.ö. genom att den utvändiga slagvägaren, som relingslisten utgör, ger ett utmärkt fäste för tvingar.

Lennart Ekholm

OK-JOLLAR I PLAST

OK-MARIN

Tel. 011/616 47, 011/888 22

Tunnbindaregatan 20, Norrköping

OK-filmen

Den utomordentligt trevliga och instruktiva film om OK-jollen, som Marinens filmatelj producerat och som Svenska OK-jolleförbundet inköpt en kopia av, fortsätter att göra succé överallt där den visas. Den är en 16 mm färgfilm med optiskt ljud. Speltid c:a 20 min. Filmen visar en rad intressanta och väl genomtänkta kappseglingssituationer, som förklaras mycket initierat av speakern. För att ytterligare belysa de olika fallen visas bilder av modellbåtar, som rör sig efter uppdragna kurser, varefter varje situation illustreras "i verkligheten".

De i filmen med modellbåtar visade avsnitten finns även i 24x36 diapositiv. Dessa kan mycket väl visas separat vid diskussionsaftnar om kappseglingsregler. Filmen och diabliderna utlånas gratis mot enbart portokostnader.

För att få omedelbart besked om filmen är ledig den dag Din klubb önskar visa den bör Du ringa kansliet (helst kl. 18—19).

Vid all korrespondens med kansliet —
uppgiv Ditt registreringsnummer!

OK-Jolle i Composite

En säker vinnare...



Komplett jolle med segel och alla finesser, Sv. Kr. 3.930:—. Skrovet färdigt med däcksbalkar monterade, mast och bom i spruce och resten av träet som byggsats, Sv. Kr. 1.915:—. Byggsats till OK-jolle med hopsatta spant och centerbordskista, Sv. Kr. 1.175:—.

Allt i jollemaster och jollebeslag, begär prislista.

Alla priser inkl. tull och omsättningskatt, fritt

Göteborg eller Malmö.

HENRIKSENS JOLLEVARV

BJERGET 2, BREDBALLE STRAND

Telefon Vejle (0581) 8321, Danmark

Bästa resultat

1965

DM I

JDM I

VM IX och X

SM IV

NM I

VM i OK-jolle 1965

Världsmästerskapsseglingarna ägde i år rum i Hayling Island, England, den 12—16 juli.

För första gången i ett OK-världsmästerskap deltog inte bara toppen av "gamla" OK-jolleseglare, där fanns faktiskt också eliten av enmansjolleseglare världen runt. Där fanns olympiska representanter från tre länder och topprosmän i Finnjolle från fyra europeiska länder.

Världsmästare 1965 blev Göran Andersson, Marstrand, som seglade sin Mascot beundransvärt bra och taktiskt under samtliga seglingar och hade placeringarna 7, 6, 1, 3, 2 och 15. Han var dock inte klar världsmästare förrän sjätte och sista seglingen avverkats. Chans att bli världsmästare hade nämligen även Bent Jörgensen, Danmark, Roy Martyn, England och Sten Waldö.

Seglingarna hade organiserats av the Commodore Mr J. Byford, Hayling Island Sailing Club, och gick alla, med undantag för första dagens båda seglingar, på en 12 M olympisk bana förlagd på havet i Hayling Bay. 106 rorsmän från 13 nationer deltog, däribland så långväga som från Australien, Kanada, Kenya och Nya Zeeland.

Göran Andersson hade tillsammans med marstrandsgänget verkligen tränat ordentligt inför detta VM; så snart det blivit isfritt hade de dagligen tränat, och detta gav sannerligen gott resultat. Överlag var de skandinaviska rorsmännen överlägsna på kryssen, de drev både sig själva och båten till gränsen för vad som var möjligt och visade verkligen åskådarna, vad OK-jollen kan prestera i både lätt och hårt väder.

Att Per Westlund inte bara kunde ställa upp i detta VM utan även ligga i topp trots sitt handikap med gipsat ben var något som synnerligen uppskattades av engelsmännen.

Måndagen den 12 juli.

Första dagens båda seglingar hölls i hamnen utanför klubbhuset i hård byig vind och hållande regn. Strömmen och tidvattnet gjorde dessa två seglingar till rena mardrömmen för de utländska deltagarna, som trots allt klarade sig förvånansvärt bra.

Första seglingen.

Även om man i vindkasterna kunde uppmäta 12 m/s höll sig vinden i genomsnitt omkring 8—9 m/s. Göran Dahlström trivdes redan från början och satsade hårt speciellt på länsarna och slörarna, vilket resulterade i en välförtjänt seger före James Ware, Frank Jensen och hemmafavoriten Roy Martyn.

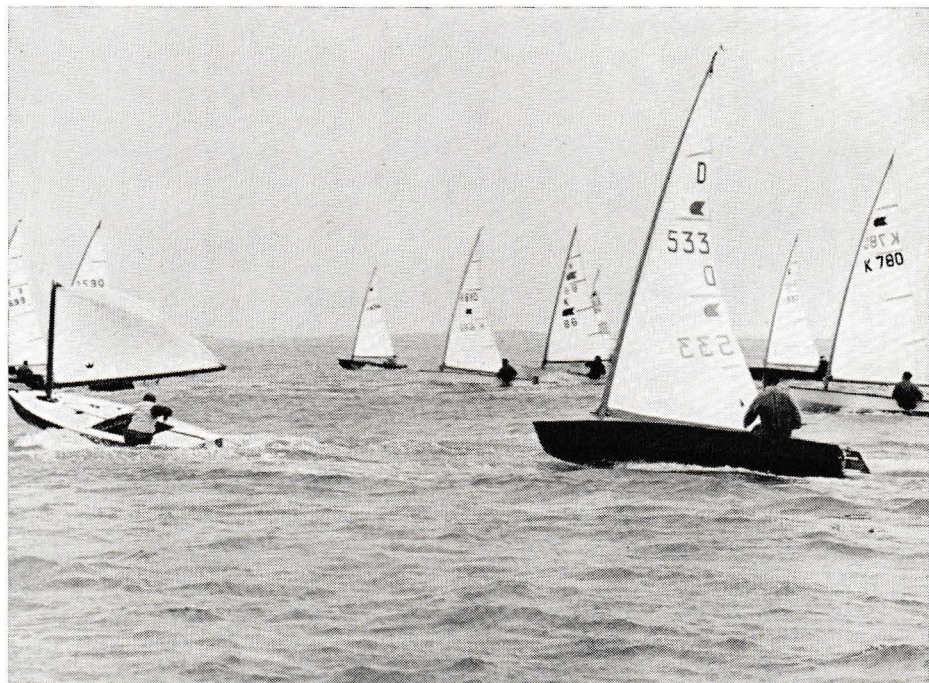
Av övriga svenskar kom Göran Andersson 7, Pelle Westlund 8, Ulf Odelberg 9, Claes Boije af Gennäs 12, Sten Waldö 15.

Andra seglingen.

Till andra seglingen hade vinden avtagit något. Första seglingens strapatser hade dock reducerat startfältet med ett 15-tal



Några av VM-deltagarna under frisk slör.
Foto: Ed Lacey, Hants, England.



Drama i två akter under VM-seglingarna: båten till vänster ligger långt fram i fältet, bryter masten, — — —
Foto: Ed Lacey, Hants, England.



— — — tappar farten och upphinnes genast av många medtävlande.
Foto: Ed Lacey, Hants, England.

båtar. Nu visade verkligen danskarna och svenskarna att man kunde segla OK-jolle. Speciellt uppmärksammas blev Sten Waldö's prestation. Sten lämnade nämligen stranden sent, seglade ut till start i svag vind och stark tidvattenström emot sig, startade 3 minuter för sent, började snart passera köbåtarna och ju mer vinden friskade i desto snabbare arbetade han upp sig mot täten. Vid sista lämärket var han trea, en minut efter ledande dansken Christer Tang Kock, och i mål var han tvåa endast 20 sek. efter dansken. I mål efter dessa kom Jörgensen och Schachtschabel, Göran Dahlström, Göran Andersson, James Ware och Claes Boije.

Stig Båysen hamnade på 10:e plats, Ulf Odelberg 11:e, Jan Odelberg 16:e, Per Westlund 18:e och Peter Lindberg 19:e.

Tyvärre hade många av de svenska rorsmännen glömt skriva på rorsmansförklaringen och gick därigenom miste om värdefulla poäng.

Tisdagen den 13 juli.

Tredje seglingen.

Denna dag bjöd på strålande vackert väder och en jämn fin bris, och seglingarna förlades till havet utanför Hayling Island i Chichester Bay, där tidvattenströmmar och lokalkännedom inte hade någon inverkan. Man började redan nu ana sig till toppbåtarna i slutprotokollet.

Göran Andersson och Sten Waldö kämpade redan från start om första plats, vilken vanns av Göran 15 sekunder före Sten. Tang Kock blev 3:a, Pelle Westlund 4:a, Roy Martyn 5:a, Magnus Olin 8:e, Claes Boije 9:a, Göran Dahlström 10:a, Lars Karlsson 13:e, Stig Båysen 14:e, Magnus Rodhe 16:e och Owe Lundgren 19:e.

Efter tre seglingar (ingen borträknad) var ställningen följande: 1. Bent Jörgensen, 2. Göran Andersson, 3. Göran Dahlström, 4. Roy Martyn, 5. Sten Waldö och 6. Claes Boije.

Onsdagen den 14 juli.

Fjärde seglingen.

Ytterligare en dag med strålande väder och frisk vind 6—8 m/s. Danskarna, som vunnit tidigare OK-VM genom Svend Jacobsen 1963 och Henning Schachtschabel 1964, hade nog räknat med att ta hem även detta VM. De påbörjade nu en intensiv kamp för att hindra svenska rorsmän med ev. segerchans. Men svenskarna i sin tur understödde sina favoriter så snart det fanns möjlighet därtill. Detta resulterade i en praktfull syn och gav alla åskådarna en spännande uppvisning.

Även denna dag stod striden om första plats mellan Göran Andersson och Sten Waldö, men i striden hade även blandat sig Steen Kjølhede, som blivit etta i den första seglingen men diskades efter femminutersregeln. Ställningen i denna tätt trio växlade ideligen, och den slutliga placeringen avgjordes först på sista kryssen till danskens favör med Sten på andra och Göran på tredje plats. Göran Dahlström låg mycket bra till då han råkade segla

på ett rundningsmärke och tvingades utgå

Övriga svensks placeringar: Claes Boije 5:a, Owe Lundgren 6:a, Per Westlund 10:a, Peter Lindberg 12:a, Stig Båysen 13:e, Lars Karlsson 17:e och Magnus Rodhe 18:e.

Ställningen efter 4 seglingar, fortfarande ingen borträknad:

1. Göran Andersson, 2. Sten Waldö, 3. Bent Jörgensen, 4. Roy Martyn, 5. Claes Boije, 6. Frank Jensen.

Sten Waldö var nog i detta läge favorit eftersom hans 15:e-placering fick borträknas. Göran Anderssons sämsta placering var en 7:e.

Torsdagen den 15 juli.

Femte seglingen.

I dagens relativt lättvindsbetonade segling, 4—5 m/s, gällde det att känna till och dra nytta av tidvattenströmmarna. Det var uppenbart att rutin och erfarenhet vägde tungt under rådande förhållanden, när nivåkillnaden mellan ebb och flod var nära 5 meter. Dagens segling skedde just vid växlingen mellan hög- och lågvatten, och att avgöra när detta exakt sker är inte det lättaste för oss nordbor. Speciellt svåra var rundningarna med en tidvattenström på ett par tre knop, vilket gjorde att rundningsmärkena tycktes vara på drift. Ett 10-tal rorsmän tog också rundningsmärkena för snävt, bland dem Sten Waldö, och fick alltså utgå. Göran Andersson seglade starkt upp sig från en relativt blygsam placering till andra plats strax efter vinnande Bent Jörgensen. James Ware blev trea.

Av övriga svenskar kom Pelle Westlund 8:a, Lars Karlsson 12:a, Magnus Olin 13:e och Claes Boije 20:e.

Inför sista dagens segling och med samsamta placering borträknad var ställningen:

1. Göran Andersson, 2. Bent Jörgensen, 3. Sten Waldö, 4. Roy Martyn, 5. Pelle Westlund, 6. James Ware och 7. Claes Boije.

Fredagen den 16 juli.

Sjätte och sista seglingen.

Vind: svag nord-västlig 2—3 m/s.

Det var nervöst i de dansk-svenska lägren denna morgon. Skulle det bli en svensk eller dansk världsmästare? Göran Andersson fick inte komma sämre än placeringen närmast intill Bent Jörgensen för att VM-titeln skulle vara hans. Man kunde redan vid start se hur noga Göran blev bevakad av danskarna medan Bent i sin tur var lika noga bevakad av svenskarna.

Då halva banan var avverkad blev det emellertid vad många väntat sig — totalt vindstilla — och samtliga OK-jollar radade upp sig på en bred linje. Nu gällde det: varifrån skulle vinden komma, vem skulle få den först? För en del av favoriterna blev detta vindskifte ödesdigert. Sten Waldö, Pelle Westlund och Göran Dahlström låg på den sida av linjen, som längst drabbades av stiltjen. Göran Andersson låg lite bättre till och seglade med enastående skicklighet upp sig och gick i mål på 15:e plats medan Bent hamnade först på 23:e.

OK-JOLLAR I PLAST

OK-MARIN

Tel. 011/616 47, 011/888 22

Tunnbindaregatan 20, Norrköping

Tätstriden stod under större delen av denna segling mellan Claes Boije och Bernt-Olof Jalkner, där Claes drog det längsta strået och fick välförtjänt målskott. Efter dem följde rorsmän från Polen, Belgien och Frankrike.

Av övriga svenskar kom Tommie Hultman 6:a, Göran Andersson 15:e, Håkan Lindqvist 18:e, Lars Karlsson 19:e. Sten Waldö hamnade på 69:e plats och Pelle Westlund på 73:e. Pelle kunde dock räkna bort denna placering, men Sten, som fått utgå i femte seglingen sedan han drivit på ett märke, måste räkna med även denna dåliga placering.

Till sist, den oförglömliga, värdiga avslutningsceremonien vid eskaderns insegling till klubbhuset. Räddningstjänstens helikopter flygande på lägsta höjd i spetsen för marinens följbåtar bogserande de 106 OK-jollarna, där var och en av följbåtarna avtackades med salut och flaggceremoni för deras värdefulla medverkan under dessa välorganiserade världsmästerskapsseglingar.

Stig Caap

OK-jollar

i förnämligt

Kompositutförande

Ett antal däckade skrov, klara för målning, kan ännu levereras innan våren.

Skrovens utförande och jigg är samma som för S 1510: Innan påspikning av däck lackas de väl inuti med hårdlack.

Skroven levereras inkl. centerbord och roderämne till ett pris av 1.475:— exkl. oms. och tull. AB Holte.

Skrov kan även levereras på tidigare byggstadier.

Färdigställda båtar levereras ej!

Kontakta

S. WALDÖ

Granholmen 14, Holte, Danmark

— Största erfarenhet i komposit —

Resultatlista VM 1965

Världsmästare	Göran Andersson	Marstrand	53.278 poäng
2.	Bent Jörgensen	Danmark	51.533
3.	Roy Martyn	England	50.219
4.	Claes Boije	Stockholm	50.070
5.	James Ware	England	47.886
6.	Per Westlund	Norrköping	47.541
7.	Ib Andersen	Danmark	46.841
8.	Frank Jensen	Danmark	46.121
9.	Steen Kjolhede	Danmark	44.767
10.	Sten Waldö	Malmö	42.983
13.	Stig Båysen	Marstrand	40.035
15.	Göran Dahlström	Marstrand	39.474
17.	Lars Karlsson	Norrköping	39.215
20.	Owe Lundgren	Lidköping	36.724
23.	Magnus Olin	Linköping	35.333
27.	B. O. Jalkner	Stockholm	33.423
28.	Ulf Odelberg	Göteborg	32.469
33.	Peter Lindberg	Stockholm	28.388
36.	Magnus Rodhe	Göteborg	26.548
38.	Håkan Lindqvist	Stockholm	25.004
40.	Carl Stålvant	Nynäshamn	23.704
44.	Lars Nilsson	Stockholm	22.794
45.	Jan Odelberg	Göteborg	21.631
49.	Kid-Åke England	Norrköping	21.092
58.	Tommie Hultman	Stockholm	16.508
59.	Yngve Raab	Stockholm	16.459
69.	Claes-Göran Laurent	Norrköping	13.879
76.	Lars Cedergren	Ljungby	12.286
80.	Bengt Wrangel	Marinen	10.124
81.	Lennart Ekholm	Sundsvall	9.739
82.	Anders Olin	Linköping	9.658
87.	Lars-Olof Olsson	Göteborg	7.606
88.	Göran Carlborg	Ulricehamn	7.117
91.	Lars Göransson	Norrköping	5.699
97.	Bo Andersson	Norrköping	3.251
98.	P.-O. Hugelius	Marinen	2.876

Captain Arents poängberäkning tillämpades.

Danskarna belade följande prisplatser:

2, 7, 8, 9, 11, 12, 16, 18, 24.

Engelsmännen följande:

3, 5, 14, 25.

Belgarna följande:

19, 21, 22.

Holländaren von Kernebeck, som under hela veckan endast lyckats bärga en enda poäng, fick ett tröstpris.

Glöm ej

När Du säljer Din OK-jolle meddela förbundskansliet namn och adress på den nye ägaren.

Ett brev betyder så mycket!

OK-junior

Kansliet får då och då förfrågningar om lämplig båttyp för övergång från t. ex. optimistjolle till OK. Ofta är det väl så att grabbarna litet för tidigt lämnar optimistklassen efter att genom utnöttningsmetoden lyckats tjata sig till en OK-jolle. Tyvärr har nog en och annan på så sätt hamnat i en med hänsyn till förmåga och kroppsvikt alltför avancerad båt och därigenom tappat sugen. Detta är givetvis beklagligt. Från förbundshåll hävdar vi med skärpa, att OK-jollen icke är en nybörjarsbåt, och brukar därför avråda grabbarna att för tidigt övergå till OK. Å andra

sidan kan man väl förstå de pappor, som låter övertala sig, de tycker kanske att kostnaden för en särskild övergångsbåt är både stor och onödig. För att söka komma till rätta med detta problem fattade förbundsstyrelsen följande beslut vid sitt sammanträde i november:

"För att tillgodose behov hos den ungdom som ännu icke har fysiska förutsättningar för att segla OK-jolle samt för att göra det möjligt för denna ungdom att anskaffa äldre och billiga båtar samt segel och därmed bereda sig för segling i OK-jolleklassen beslöt styrelsen att med anknytning till det förslag, som framlades å styrelsens sammanträde den 9/11 1963 fast-

OK-jolle- kapell

specialsydda i blå rötimpregnerad resedaväv. Täcker båtens översida helt och undersidan delvis.

Marknadens i särklass mest täckande jollekapell.

Pris: OK-jolle 140:— + oms.
Finnjolle 150:— + oms.

Bertil Strömberg

Bällstavägen 282. Tel. 08/37 1024
BROMMA

SM 1966 kommer att arrangeras av SS Ämälsviken under tiden 6—11 juli. 1966 års SM är kvalificerande för deltagande i VM. Skriftlig anmälan om deltagande i 1966 års SM skall vara Svenska OK-jolleförbundet tillhanda senast den 31 januari 1966.

ställa det då framlagda förslaget till mast, bom och segel i enlighet med ritning som föreligger att gälla juniorer t. o. m. det å de fyllt 16 år, vilka skola segla i en särskild klassavdelning som benämnes 'OK-junior'. Vad nu sagts utesluter givetvis icke att nyssnämnda junior äger rätt att kappsegla i OK-jolleklassen med konventionell rigg."

Mast- och segelritning till "OK-junior" kan erhållas från Svenska OK-jolleförbundet.

Vi vet att man på olika håll i landet prövat junior-riggen, som har en segelyta av 5 m². Vi vill givetvis gärna veta hur dessa prov utfallit och är därför tacksamma för rapporter om försök med "OK-juniorrigg" eller annan rigg med förminskad segelyta. I nästa nummer av OK-bladet kommer vi att publicera riggritningen till OK-junior. Vi vill därför ha rapporterna så snart som möjligt för att samtidigt kunna visa en sammanställning av dessa.

Att börja segla OK

"OK-n är en bra ungdomsbåt, känslig och fostrande". Det är ett omdöme man ofta hör. Visst är det sant, men många tolkar detta litet för optimistiskt och ger sig med glatt mod ut på den första seglatsen utan att tro jollen om något ont. Men ofta reagerar båten så våldsamt mot miss-tag, att seglaren blir skrämmd. Att OK-n tippas lätt vet säkert alla, men att det kan ske nästan utan förvarning blir en obehaglig överraskning. Man skall med andra ord inte lita för mycket på sin nyförvärvade OK, utan ta det försiktigt i början.

Tippningar hör till de nödvändiga erfarenheterna, och ingen bör misströsta för några dopps skull, ty även de bästa OK-skeppare badar då och då ofrivilligt. Men det går att minska tippningarnas antal, bara man känner sin båt.

Det bästa sättet att bli bekant med OK-n är att segla i svag vind de första gångerna. Då övar man att slå utan trassel, att gippa, att länsa med centerbordet uppe och att tippa och resa båten så snabbt som möjligt. Träna gärna med andra OK-seglare och be om råd från de mera garvade. Innan Du ger Dig ut i friskare vind bör Du kunna resa båten med förlängda mårgen. Då är det ingen risk för att tappa fattningen. En självläns, som suger båten torr sedan man kommit på rätt köl och börjat segla, är ingen lyx. Vid kappsegling i hög sjö är den oundgänglig.

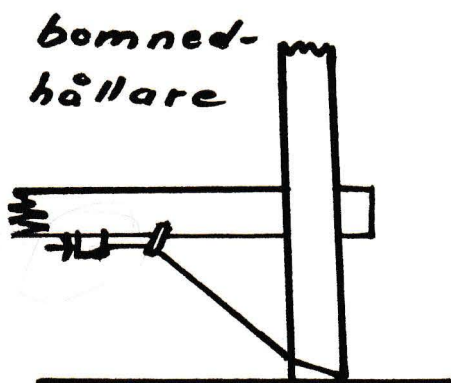
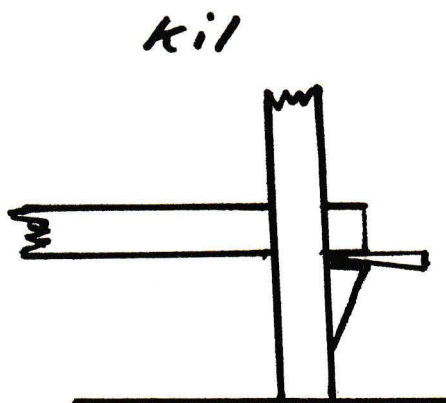
När tippas OK-n, och hur skall man förebygga det? Till en början tror de flesta, att den lättast tippas på kryss, men det är inte sant. Om jollen kränger för mycket på en bidevindsbog, kan man lova, lätta på skotet och hänga mer. Det hjälper ofelbart, om inte hela skarndäcket är under vatten, och så mycket skall man inte låta båten kränga. Det är bättre att låta seglet fladdra något. Tippning åt lä på en bidevindsbog kan alltså lätt undvikas. När vinden tar slut eller slår emot kraftigt, kan båten tippa åt lovart över rorsman.



"Läge 3".

Se på kårarna på vattnet föröver, så Du är beredd. Skulle båten vara på väg att välta över Dig, så sitt kvar i vattnet samtidigt som Du styr lägre kurs och hoppas på mera vind.

Svårare är det att länsa i frisk vind utan att tippa. När det då går åt pipan sker det med besked och helt plötsligt. Skeendet är vanligen: 1. Gungning åt lovart. Skepparn parerar. 2. Gungning åt lä. Skepparn i otakt. 3. Åt lovart igen, och plums! Skall man klara sig ur knipan måste det ske innan 2 inträffar, för sedan är utgången nästan given. Låt aldrig seglet vara utsläppt längre än vinkelrätt mot båten och titta på kårarna akteröver, så Du är beredd. Skota hem något när tendensen i 1 märks och lova ca 45°. Centerbordet bör vara till 1/4 nerfällt på en frisk läns. En liten finess som faktiskt gör undanvindsseglingen både säkrare och snabbare är en kil eller en bomnedhållare wire. Se skiss!



Med bommen på så sätt nedspänd blir seglet planare och den luftvirvel bakom seglet som orsakar gungningen minskar. Se till att bommen inte är så nedspänd att Du fastnar vid en gipp.

Gippa utan att tippa är en konst, och de som klarar det i vind över 10 m/sek. får känna sig ganska nöjda. Börja att öva i lätt vind och håll ordning på skot och hängpinn innan manövern påbörjas. Centerbordet bör vara något nedfällt. Om Du kan, så välj en medsjö, då vinden tillfäl-

ligt lättar för att göra gippen. Ställ Dig på huk, grip med ena handen om hela skot-härvan mellan bommen och ledvagnen och håll stadigt tag om rorkulden med den andra. Fall av något och ryck med kraft åt Dig bommen. Huka Dig ner och gå baklänges till den nya lovartssidan, när bommen svept över. Skifta snabbt grepp mellan skot och roder och var beredd att hänga ut. Helst skall Du vara hängberedd, innan seglet kommit helt ut igen. Risken är nämligen att bommen tar i vattnet när den svängt ut, och då måste man hinna parera. När Du väl börjat gippen är det för sent att tveka. Med en rejäl satsning är det större chans att undvika tippning.

Det låter knepigt och är som sagt en konst i frisk vind, men man börjar i lättare vind för att få in de rätta handgreppen.

Stagvändningarna är liksom gipparna teknikkrävande men mindre riskabla. Den som tvekar att gippa kan ju alltid göra en genomvindsvändning. Drilla tekniken att slå, tills Du kan byta bog nästan utan att förlora någon fart. Ordna skot och roderförlängning före slaget och försök vara ute beredd att hänga på andra sidan innan seglet fyllt på den nya bogen. Korrigera omedelbart kursen för att inte förlora fart eller höjd.

Rorsmans placering i båten har stor betydelse för farten. På kryss bör krängningen åt lä inte vara större än att lovarts slag nått och jämnt lättar ur vattnet. På undanvind håller man helst båten plant eller kränger den något åt lovart. I längdled är principen: långt akterut på frisk undanvind, mitt i sittbrunnen på frisk kryss och på undanvind i mellanväder, långt fram på alla bogar i lätt vind.

Den som nyligen har börjat segla OK har väl redan startat eller tänker starta i kappseglingar. Det är då man verkligen upplever det speciella i jollesegling, sätter kunskaperna på prov och vinner nya erfarenheter.

Före kappseglingen bör man rigga jollen i god tid och läsa banbeskrivning och instruktioner med eftertanke. Naturligtvis bör Du känna kappseglingsreglerna. Väderleksutsikterna är bra att veta, och en titt ut över fjärden hör också till förberedelserna. Men hur vackert det än är bör man vara beredd att klara ett busväder. En halvtimme före start bör Du vara vid startplatsen och trimma seglet, justera kilen eller bommen och se hur de klasser som ev. startar före lägger sig i starten och gör slagen upp mot första märket. Lista ut vilken väg som ger bästa utdelning. Var beredd med klockan (som du aldrig får lämna iland), när tiominutersskottet skjuts. Vid femminutersskottet kollar Du tiden på sekunderna. Segla i närheten av linjen och undvik att fastna i en klunga. Starta så fri som möjligt. Ta reda på om någon av linjens ändpunkter ger fördel och lita på Ditt eget omdöme. De andra har kanske inte upptäckt den vindkantring Du sett. Håll ständigt uppsikt på styrbordsbåtar, om Du själv startar för babords halsar.

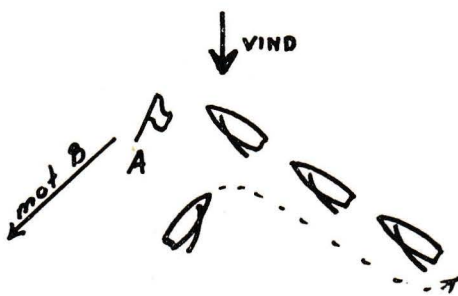
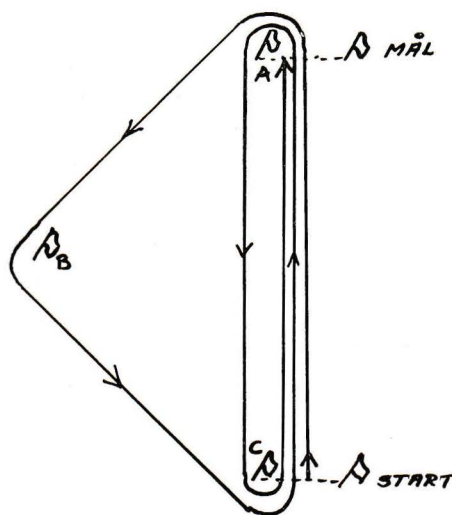
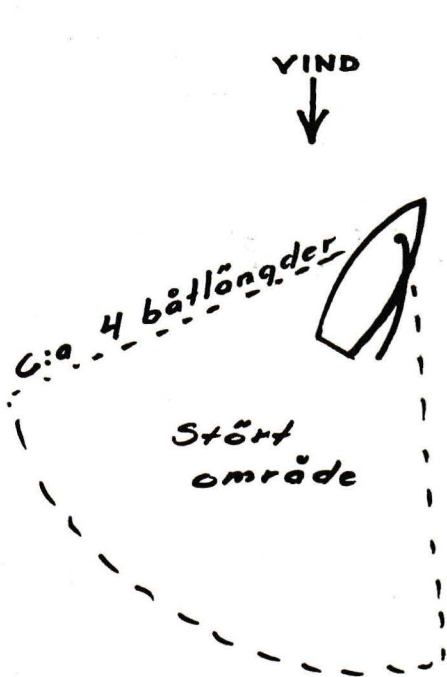


Rundning av lovartsmärket. S 84 har kommit för babords halsar och råkat i ett besvärligt läge.

Foto: Mannberg, Norrbottens-Kuriren.

Titta efter första rundningsmärket och undvik att segla i störd vind. Om Du

rup-typ, vilket blir allt vanligare, följer efter första kryssen två slörar.

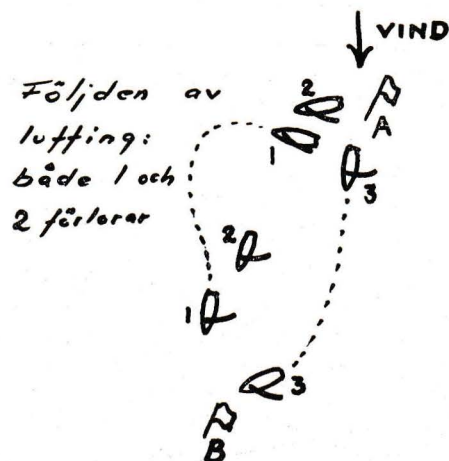


leder, så håller Du dig framför de farligaste konkurrenterna men utan att glömma dem som går en annan väg. De kanske går en bättre väg, och då gäller det att satsa på rätt häst. Ur en mera ofördelaktig position seglar Du upp Dig genom att gå Din egen väg ostörd. Märks någon vindkantring bland båtarna som är före, blåser det bättre på ena kanten? Lägg upp taktiken efter de tips och förvarningar Du får av att spana runt bland konkurrenterna. Om banan är av olympisk eller Helle-

Det kan bli trångt vid första märket (A i skiss), och då är det säkrast att sista krysslaget är för styrbords halsar. Babordsbåtarna har bara att vänta tills styrbordsbåtarna passerat (se skiss och foto).

På slörarna undviker du att bli täckt bakifrån och låter helst bli att luffa. Gå

hellre rakt mot nästa märke eller fall av till en början för att få fri vind och sedan kunna skära upp (skiss). Gippen vid märket mellan slörbenen planeras i god tid.



Den andra kryssen lägger Du upp efter de erfarenheter den första givit. Håll jollen upprätt och ge Dig inte! Det ger ofta oanad utdelning att tjurskalligt kämpa vidare, även om det för tillfället ser mörkt ut. I längden ger "statistiskt sannolikt" vägval bästa utdelningen. Ta gärna en chans men med förnuft.

Efter andra kryssen följer länsen. Gå som vanligt fri och följ vindbältena. Se på toppvimpeln om det är dags att gippa.

Först på sista kryssen är det dags att bevaka sina positioner, såvida Du inte har allt att vinna och intet att förlora. Ibland ligger mållinjen snett. Välj då den närmaste flaggan.

De vilda diskussionerna efteråt kan ge mycket nyttigt, och en analys i lugn och ro ger bidrag till ett seglingskunnande som aldrig blir fullständigt.

Per Westlund



Bevaka gärna en farlig konkurrent men håll ett öga på det övriga fältet!



Göran Andersson, årets framgångsrikaste OK-seglare.
Foto: Mannberg, Norrbottens-Kuriren.

SM 1965 i Luleå

Till årets SM hade 83 jollar anmälts, vilket måste sägas vara ett aktningvärt antal för ett SM förlagt "längst uppe i norr".

Efter segelmätningarna måndagen den 2 augusti visade det sig, att 68 av de anmälda skulle ställa upp i kampen om SM 1965, som skulle börja redan dagen därpå. Mätningarna hade ordnats på ett föredömligt sätt och förlagts till ett hamnskjul i Luleås inre hamn där allt gick såväl snabbt som utan friktion. Efter segelmätningen körde man ut till Lövskärs hamn på Hertsön med jollen. Där fanns SM-bas med parkeringsplats för bilar och trailers och mycket bra uppläggningsplats för jollarna, men också ett sekretariat som var välbeseatt och som skulle visa sig göra ett fint och snabbt arbete. Vidare fanns det mycket bra tältplatser och man hade rest ett stort tält, som fungerade såsom utmärkt matsal där vi alla åt en förträfflig mat. Till arrangemangen hörde bl. a. också en särskild stuga där funktionärerna kunde sammanträffa för konferenser och avkoppling.

Luleå SS, som svarade för SM såsom arrangör, hade med stor noggrannhet planlagt allt för detta SM. Detta visste vi på förhand eftersom vi informerats om förarbetet bl. a. genom protokoll från organisationskommitténs sammanträden sedan senhösten 1964. Denna LSS-kommitté hade jobbat med förberedelserna sedan cirka ett år tillbaka.

Redan före seglingarna hade vi därför den största tilltro till dessa SM-arrangemang och den skulle komma att befästas ytterligare redan under de första seglingarna på tisdagen.

Ute på Brändöfjärden — c:a 2 naut. mil öster om Lövskärs hamn — hade LSS på

förhand lagt ut 8 st. flaggbojar i en cirkel med en flaggboj i centrum såsom orientering. Bojarna hade "droppats" på exakta positioner och arbetet med detta hade utförts med hjälp av särskilda mätningstekniker som LSS anlitat. Bojarna voro numrerade från 1—8. Denna bana fungerade på ett utmärkt sätt och underlättade arbetet för seglingsledningen och vi hade det in-

OK-JOLLAR I PLAST

OK-MARIN

Tel. 011/616 47, 011/888 22
Tunnbindaregatan 20, Norrköping

trycket att alla deltagare också voro nöjda med den här ordningen.

Under tisdagen avverkades 2 seglingar i bra väder. På kvällen hölls förbundets årsmöte med c:a 70 deltagare.

1:a seglingen.

Till start kom 67 båtar, av vilka alla utom en fullföljde. Det blåste 4—6 m/sek. vid starten och vinden höll sig ganska jämn under hela seglingen.

Göran Andersson i "Pop" med nr 1511 tog ledningen redan vid starten och han behöll den i mål. Hotad var han av Erik Fromell i "Topsy III" med nr 1273 inför den sista kryssen, men Göran Andersson seglade mycket starkt och lämnade Erik Fromell bakom sig med stor marginal. I övrigt var den inbördes placeringen deltagarna emellan i stort sett oförändrad under hela seglingen. Erik Fromell blev tvåa, Claes Boije af Gennäs 3:a och Paul Hägglund 4:a.

2:dra seglingen.

Inför starten hade vinden mojnats en del och uppmättes till 2—4 m/sek.

Anders Fromell i "Tippa III" och Mag-

OK-jollar

FULLT FÄRDIGA TRÄJOLLAR — HALVFABRIKAT
BYGGSATSER

PLAST-OK

i utprovat effektivt utförande. Fullständigt och modernt utrustade.

Ett flertal nykonstruerade beslag. Minimivikt.

Kan även erhållas som halvfabrikat, samt enbart skrov.

MASTER — BOMMAR — BESLAG — UTRUSTNING

Vår nya T-MAST — lågt pris, lätt att trimma.

Högsta kvalitet och utförande
till förmånliga priser.

Rekvirera broschyrblad och prislista över vår tillverkning.

L. THÖRN BÅTBYGGERI

KARLSTAD — Tel. 054/186 77

nus Rodhe i "Snobben" startade bäst och ledde till en början, men ganska snart tog Claes Boije af Gennäs i "Schuss" hand om ledningen. "Snobben" utgick av någon anledning. Claes behöll sin ledning hela seglingen och vann mycket säkert. Göran Andersson, som under seglingen arbetat sig upp tampades med Björn Arnesson i "Bamsen" under sista kryssen och Göran lyckades under de sista 50 meterna "kränga" sig förbi "Bamsen" och lägga beslag på 2:dra platsen. "Bamsen" blev 3:a. Även i denna segling var det mycket små förändringar mellan båtarnas inbördes placeringar.

Efter första dagens två seglingar var ställningen i toppen denna:

1. Göran Andersson	1+ 2
2. Claes Boije af Gennäs	3+ 1
3. Erik Fromell	2+ 6
4. Björn Arnesson	9+ 3
5. Anders Fromell	11+ 4
6. Paul Hägglund	4+14
7. Göran Dahlström	6+13
8. Stefan Sjöström	7+12
9. Owe Lundgren	5+17
10. Håkan Lindqvist	5+17
11. Guy Lilljegren	15+ 7
12. Karl-Bertil Johansson	8+16
13. Lennart Ekholm	18+ 8
14. Tage Westergren	14+24
15. Ulf Arvidsson	28+11

3:dje seglingen.

Onsdagen den 4 augusti skulle två seglingar avverkas, men så blev det inte. Vid utseglingen till banan blåste det ca 10 m/sek. och många tog redan då sin "Mats ur skolan". En segling avverkades dock och till start kom till antalet 53 kämpar — däribland en flicka — Ingbritt Salonen från Vänersborg. Av dessa fullföljde 26, däribland Ingbritt. Hon blev mycket uppmärksam i Luleå-pressen för denna prestation — med all rätt!

Det blev hårdvindspecialisternas uppgörelse. Sten Waldö — som vann suveränt — och Göran Dahlström — som blev tvåa — följdes åt hela seglingen och passerade mål-linjen med stor marginal före det övriga fältet. I övrigt hänvisa vi till diagrammet här nedan, som ger en bild av seglingen i stort.

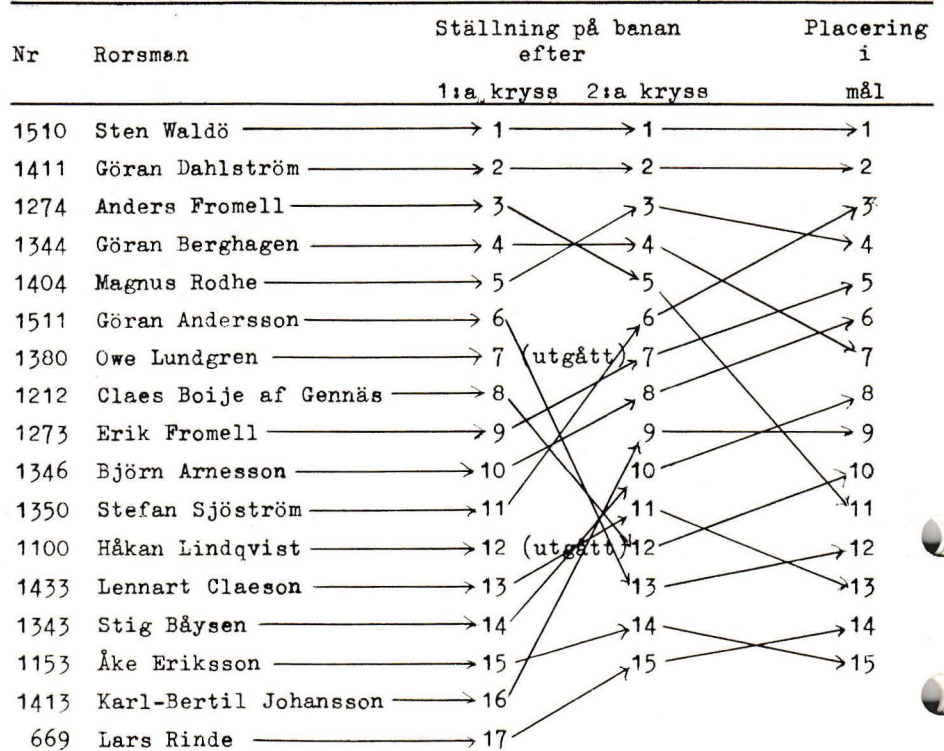
Glöm ej

När Du säljer Din OK-jolle meddela förbundskansliet namn och adress på den nye ägaren.

Ett brev betyder så mycket!

DIAGRAM ÖVER 3:e SEGLINGEN

Dag: Onsdag 4/8. Vind: Nordlig. Vindstyrka: 8—10 m/sek., ökande under seglingen.



Två seglingar återstod nu, men torsdag måste all segling inställas. Det blåste mycket kraftigt ute på fjärden och det var otänkbart att starta. Dagen användes för att klara reparationer samt för rekreation. Luleå stad bjöd på kaffe och bastubad i det hypermoderna badpalatset — en inbjudan som tacksamt accepterades av alla. Efter de tre avverkade seglingarna var ställningen denna:

7. Owe Lundgren	21
8. Stefan Sjöström	22
9. Håkan Lindqvist	22
10. Magnus Rodhe	27

Ställningen i toppen var som synes mycket jämn inför de två avslutande seglingarna.

Fredagen den 6 augusti hade utlovats svaga vindar och bra väder. Så blev det också.

4:e seglingen.

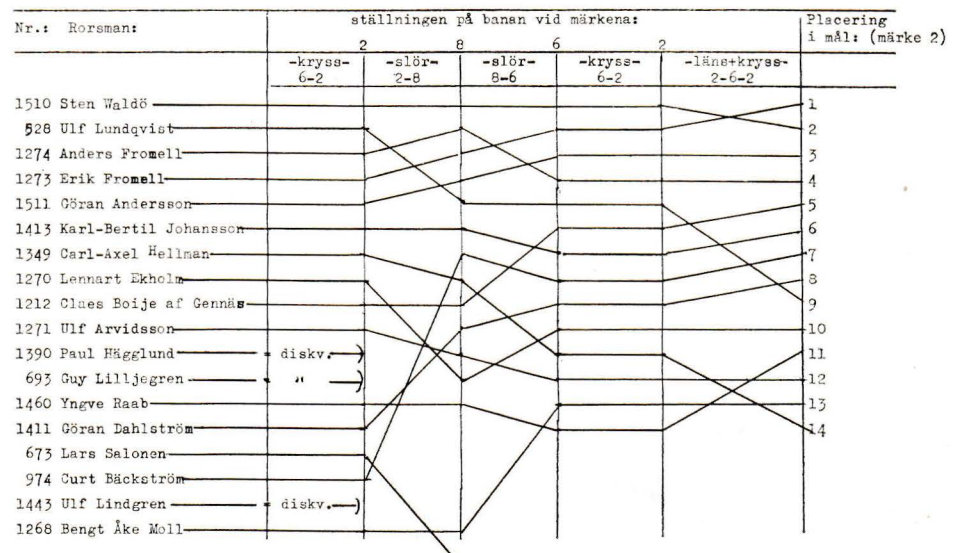
Under denna segling blåste det max. 2 m/sek. Det såg därför ut att bli en lättvindspecialisternas särskilda affär. Emellertid visade det sig att Sten Waldö, som endast lär trivas i hårt väder, också fann sig väl tillrätta i nästan ingen vind

	plats-siffr
1. Erik Fromell	13
2. Claes Boije af Gennäs	14
3. Göran Andersson	15
4. Paul Hägglund	17
5. Björn Arnesson	18
6. Göran Dahlström	20

DIAGRAM ÖVER 4:e SEGLINGEN.

Dag: Fredag 6/8 1965.

Vind: NO. Vindstyrka: 0—2 m/sek. Bana: 6—2—8—6—2—6—2.



alls. Han ledde seglingen, men inför den avslutande kryssen tog Erik Fromell hand om ledningen, som han behöll i mål. Diagrammet berättar i övrigt vad som är att notera.

5:te seglingen.

Då denna avslutande segling skulle avverkas, var placeringarna i toppen — efter bortval av sämsta placeringen:

	plats-siffra
1. Göran Andersson	6
2. Erik Fromell	8
3. Claes Boije af Gennäs	9

Vinden hade ökat något inför start och mättes under seglingen till i genomsnitt 4 m/sek. 58 jollar startade och 56 fullföljde. Göran Andersson, som efter första kryssen låg på 4:e plats, arbetade upp sig så småningom till 2:a plats och hade sina konkurrenter om SM-tecknet långt bakom sig. Då hände det emellertid! Under kryssen efter slören tog Claes Boije af Gennäs en "rövarchans" och slog upp mot Långölandet och då han avverkat kryssen ledde han plötsligt före Göran Andersson. Claes hade då avancerat ca 20 platser! Ställningen mellan Claes och Göran höll sig till mållinjen och Göran Andersson tog alltså hem SM med platssiffra 8 mot Claes Boije af Gennäs' platssiffra 10. Diagrammet visar i övrigt hur seglingen förlöpte.

Innan vi slutar detta referat från SM i Luleå, vill vi gärna framhålla, att seglingarna leddes på ett mycket skickligt sätt samt att säkerhetstjänsten sköttes med all tillförlitlighet. Det var många funktionärer som LSS "ställt på benen" för detta SM och alla bidrog till en sportslig fullträff. Luleå stads fäder gjorde värdefulla insatser för detta SM icke att förglömma. Vi deltagare kan icke göra annat än att tacka!

Stig Gilborne

Blazermärken, kr 5:—

Klubbnålar, kr 5:— och

**Slipsar (svarta med vita OK-
emblem) kr 15:—**

kan enklast köpas från förbundskansliet genom beställning per postgiroinbetalningskort (gul blankett) med notis om vad beställningen avser. *Undvik* beställning per brev, telefon eller postanvisning!

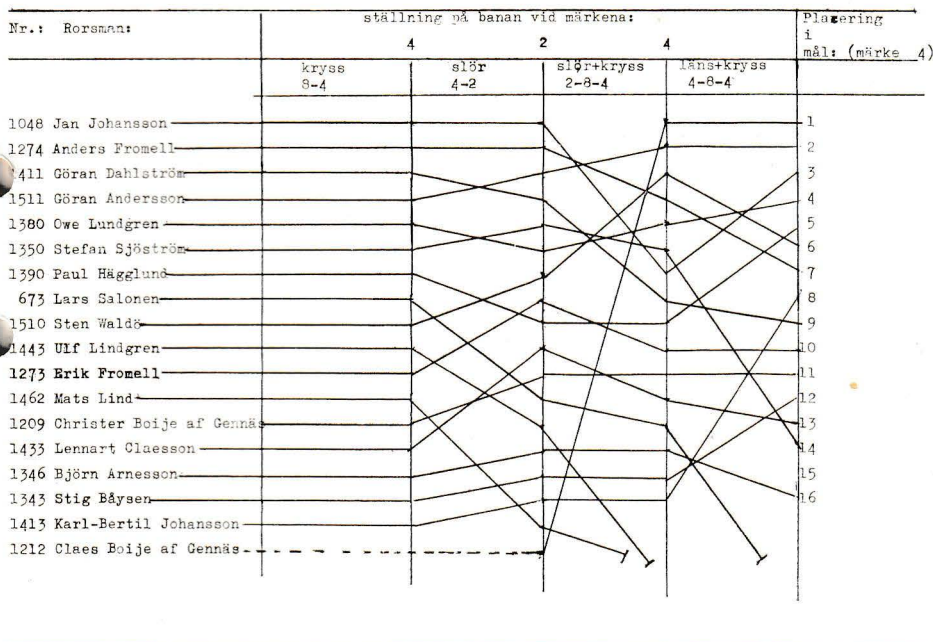
Magnus Olin segrare i Skol-SM

Skol-SM i segling gick i år i Karlstad 18—19 september. OK-klassen samlade inte mindre än 80 startande, däribland många av våra elitseglare. Magnus Olin med placeringarna 4, 1 och 2 (=platssiffra 7) lyckades ta hem mästerskapet före Lars Salonen, Vänersborg (17), och Erik Thorsell, Göteborg (18). De tre deltagande flickorna utgjorde särskild klass, och bland dem vann naturligtvis säkra och rutinerade Ing-Britt Salonen. Hennes platssiffra skulle f.ö. ha placerat henne ganska långt upp i pojkkarnas prislista.

1) Magnus Olin, Linköping, 2) Lars Salonen, Vänersborg, 3) Erik Thorsell, Göteborg, 4) Uno Söderlund, Göteborg, 5) Claes Boije af Gennäs, 6) Tomas Linden, Åmål, 7) Jan Odelberg, Göteborg, 8) Stig Båysen, Kungälv, 9) Erik Fromell, Sundsvall, 10) Guy Liljegren, Göteborg, 11) Lennart Gustafsson, Gävle, 12) Peter Lindberg, Stockholm, 13) Ulf Gilborne, Kungälv, 14) Göran Berghagen, Göteborg, 15) Ulf Odelberg, Göteborg.

Flickor: 1) Ing-Britt Salonen, Brålanda, 2) Eva Lindahl, Kristinehamn, 3) Anica Stenberg, Karlstad.

DIAGRAM ÖVER 5:e SEGLINGEN. Dag: Fredag 6/8 1965.
Vind: SO. Vindstyrka: 4 m/sek. Bana: 8—4—2—8—4—8—4.



Göran åter från Australien

Strax innan detta nummer hade satts färdigt på tryckeriet, nådde oss följande soliga rapport från Göran Anderssons Au-

stralienresa. Synd bara att vi inte kan återge det tropiskt färgsprakande programmet (Cairns ligger på Australiens östkust på ca 17° S lat.) med vajande palmkronor, azurblått hav och vita sandstränder, dubbelt lockande för oss här uppe, som just nu åker skridskor på våra kappseglingsbanor!

OK-seglingarna i Cairns, oktober 1965

Gee-cup-tävlingarna bestod av en segling vid hamninloppet med start från bryggan den 8 oktober kl. 13. Min jolle anlände i oskadat skick dagen före med flyg från Melbourne. Vi var 25 deltagare. Vinden höll sig vid 1—3 m/sek. Tidvattenskillnaden var här 4,5 m. Banan var till 60 % omgiven av höga berg (700—800 m) och mätte 8 M. Den var ej olympisk, då tävlingen var avsedd som propagandakör för den stora publiken. I Gee-cup deltog bl. a. två Nya Zeeländare, en holländare och jag själv som utlänningar. Tävligen var mycket spännande, och tätplatserna belades av olika rorsmän under pågående segling. Segrare blev Dave Blundell, Nya Zeeland, och jag kom på andra plats. Före tävlingen hade jag ca 1/2 timmes träning på banan, men med tanke på att "tiden" vände efter 1 timmes segling gav den inga förhandstips i den nyckfulla vinden.

"Champs of the champs" var nästa race, som gick en vecka senare på samma bana men i betydligt starkare vind. Vindstyrkan

(Forts. på sid. 15)

Glimtar från DM landet runt

BLEKINGE 26—27 juni och 4 juli.

Banorna var förlagda till Danmarksfjärden, arrangör var Karlskrona Segelsällskap. Tävlingsarna började under relativt gynnsamma förhållanden med en vindriktning som gav, med tanke på "Svinryggens" grund samt de totalt omärkta stenarna vid Svarte Flöt, det renaste kryssbenet som går att åstadkomma där. Vindstyrkan var c:a 7 m/sek. När ledande OK:n med Hans Sverlinger vid rodret skulle börja andra kryssen, hade rundningsmärket gjort sig självständigt och "gått iland", varför seglingen fick avbrytas.

Nästa segling genomfördes under en vindkantring med endast svaga pustar från varierande håll. Största utdelningen på sina beräkningar och förhoppningar fick Bo och Per Ström samt Hans Sverlinger, som kom i mål i nämnd ordning.

En segling till lyckades man genomföra, nu i en rivig sydväst. Segrare blev Hans Sverlinger.

På andra dagen fick OK-jollarna startförbud på grund av för hård vind. Tävlingsarna slutfördes den 4/7 vid KSS:s öppna seglingar.

1:a och distriktsmästare	
Hans Sverlinger, Karlskrona Segelsällskap	6165 poäng
2. Bo Ström	
Karlskrona Jolleklubb	5865 "
3. Per Ström	
Karlskrona Jolleklubb	5703 "
4. Claes Barrelid	
Karlskrona Jolleklubb	5630 "
5. Olle Reiz	
Karlskrona Jolleklubb	5555 "
9 startande.	

SMÅLAND 14—15 aug. Westerviks SS.

1) OK/1462 Mats Lind, Mönsterås SK; 2) 984 L Thorén; 3) 529 B. Axelsson; 4) 1413 K.-B. Johansson; 5) 533 A. Johansson; 6) 812 Ch. Johansson; därefter 578, 565, 532, 1379, 684, 599, 426, 379, 685, 535, 662, 682, 1018, 480, 725, 633, 1417, 907, 681, 526, 581, 1081, 243, 764, 668, 968.

32 startande.

VASTERGÖTLAND 30 maj. Vänersborgs SS.

Seglingarna genomfördes programenligt, men det var en del bryderier för seglingsnämnden, då vinden snurrade runt de fyra väderstrecken ett par gånger under dagens lopp. Stundtals blåste det ganska kraftigt, men mestadels var det alldeles lugnt. Trots de långa seglingarna och byiga vindarna förekom inga haverier.

1) OK/1048 Jan Johansson, Vänersborgs SS; 2) 582 Stig Dahlöf; 3) 1380 Ove Lundgren; 4) Tomas Artig; därefter 975, 1032, 1132, 1095, 1104, 1373, 677, 460, 1047, 220, 1019, 1096, 1017, 1198, 1173, 674.

20 startande.

ÖSTERGÖTLAND, aug. Borens SK.

1) Lars Karlsson, Bråvikens SS; 2) Göran Nilsson, d:o; 3) Göran Andersson, d:o; 4) C. G. Laurent d:o.

19 deltagare.

BOHUSLÄN-DALSLAND, SS Åmålsviken.

1) OK/1411 Göran "Lellen" Dahlström, Marstrands SS; 2) 780 Sten Nilsson, SSÅ; 3) 853 Ingvar Sjöholm, SSÅ.

SÖDERMANLAND, 29—30 maj. Nynäs- hamns SS.

1) B. O. Jalkner, BSS; 2) C. Valtersson, NSS; 3) P. Lindberg, SSK; 4) C. Boije af Gennäs, StrBK.

18 deltagare.

NÄRKE, 14—15 aug. SS Hjälmaren.

Närkes DM för OK-jollar 1965 avgjordes den 14—15 augusti 1965 på Stor-Hjälmaren utanför Grythem med Segelsällskapet Hjälmaren som arrangör. Man seglade på s. k. "Hellerup"-bana (kryss-slör-slör-kryssläns-kryss) total banlängd 6 M. Som poängberäkning användes av SSF rekommenderade Sätres metod. 4 seglingar hölls varav den sämsta fick borträknas. 11 seglare anmälda, varav 10 ställde upp, samtliga fullföljande.

Vindarna var på de två första seglingarna N c:a 5—6 m/sek. och på de två sista 2—4 resp. 0—3 m/sek. Årets DM-segrare heter Lars Lindeman, SSH, och han vann den första och sista seglingen, medan två av huvudkonkurrenterna, L. Åwall och Mikael Bladh vann den andra resp. tredje seglingen. Leif Åwall hade oturen att toucha en konkurrent i första seglingen och utgick, vilket gjorde att han mer eller mindre kom bort i toppstriden då han inte fick räkna bort någon segling. Efter första dagens seglingar ledde Lindeman med 4p. före Bladh, 5 p., och förra årets DM-segrare Bo Sundvall.

Andra dagen inledde Bladh med att spika första, närmast följd av överraskande Gunnar Wikholm, som seglade en av SSH:s OK nr 950, medan Lindeman hamnade på femte plats, och Åwall på tredje. Ställningen var nu efter tre seglingar att Mikael Bladh ledde på 6 p. före Lindeman 8 och Bo Sundvall 12 poäng. Allt syntes nu upplagt för en slutseger för Micke, men vädergudarna ville tydligen annorlunda, då en del vindkantringar gjorde sista seglingen rätt chansartad. Lindeman tog en rövarchans och slog utåt sjön där han fick vinden en aning före dom andra och mer behövdes inte för att han skulle kunna runda till slör något före konkurrenterna och gå i mål c:a 2 min. före närmaste man.

En uppmärksammat prestation svarade nr 1118 Eva-Karin Ström för. Hon tippade med sin jolle på lördagens sista segling, men avböjde hjälp av földebåt, fick upp jollen igen och fullföljde seglingen, slående två av sina medtävlare.

1) OK/733 Lars Lindeman, SSH; 2) 329 Mikael Bladh, SSH; 3) 950 Gunnar Wikholm; därefter 328, 530, 1118, 431, 727, 635, 1220.

10 startande.

UPPLAND, 28—29 aug. Upsala SS.

1) OK/669 Lars Rinde, USS; 2) 1278 Hans Forsberg, UKF; 3) 1007 Bo Lindström, USS; 4) 639 Svante Bertze, USS; därefter 1277, 952, 1402, 641, 1279, 421, 1149, 1446, 568, 729, 666, 1291, 1361, 1488.

18 startande.

GÄSTRIKLAND

Distriktsmästare 1965: OK/1552 Lennart Gustavsson, Gefle SS.

HÄLSINGLAND, 21—22 aug. Hudiksvall SS.

1) OK/287 Rolf Engelheart, Söderhamns SS; 2) 1147 Tomas Ekholm, HSS; därefter 53, 906, 993, 923.

6 startande.

ÄNGERMANLAND-MEDELPADE-JÄMTLAND-HÄRJEDALEN, 28—29 aug. Storsjöns SS.

Storsjöns SS, Östersund, stod för värdskapet på ett utomordentligt sätt vid 1965 års OK-DM som avhölls den 28—29 augusti. 15 jollar från Sundsvall, Härnösand, Östersund, Örnsköldsvik och Kramfors ställde upp i fighten om värdigheten. Under lördagens två seglingar höll sig vindstyrkan kring c:a 2 sekundmeter. Christer Lockne kammade hem första seglingen följd av ytterligare tre sundsvallsjollar. Andra seglingen vanns till stor glädje för arrangörsklubben av hemmasonen Bengt Damstedt.

Söndagens två seglingar gynnades av betydligt friskare vindar, stundtals uppe i 7 m/sek., så det blev fin speed på jollarna. Första seglingen vanns efter hård fight mellan Tage Westergren och Curt Bäckström med en båtlängd av den sistnämnde. Andra seglingen var det så Tage Westergrens tur att efter fina kryssar få målskottet med Ulf Lindgren på andra och Curt Bäckström på tredje plats.

1) OK/974 Curt Bäckström, Sundsvalls SS; 2) 490 Tage Westergren, SKG Kramfors; 3) 1443 Ulf Lindgren, ÖSS; därefter 1153, 227, 1195, 1397, 942, 1155, 230, 632, 933, 656, 621, 228.

NORRBOTTEN-VASTERBOTTEN, 3—4 juli, Piteå SS.

1) OK/84 Ola Marklund, Luleå SS; 2) 1481 Ulf Bjurström, LSS; därefter 81, 489, 523, 900, 528, 865, 1272.

9 startande.

Övriga tävlingsresultat

Pater-Noster-regattan, Marstrand. 24—25 april, båtar på prisplats:

1) Göran Dahlström, MSS; 2) Bengt Görelsen, Danmark; 3) Göran Andersson, MSS; 4) Sten Kjölhede, Danmark; 5) Sten Waldö, SST, Limhamn; 6) Lars Karlsson, BSS; 7) Stig Båysen, MSS; 8) Göran Berg-hagen, GKSS; 9) Claes Boije af Gennäs, SBK; 10) Per Westlund, BSS, och Stefan Sjöström, HJBK, 12) Models Toelsen, Danmark.

Marinmästerskapen 1965, 30 maj—1 juni

1) Kapten Bengt Wrangel; 2) Kadett Hugelius; 3) Befelev Lockne; 4) Högbåtsman Abrahamsson; 5) Löjtnant Sahlén. 22 startande. Kapten Wrangel och kadett Hugelius uttogs att representera Marinen vid VM-seglingarna i Hayling Island.

Rastaholmsregattan, 5—7 juni.

1) OK/1434 Peter Lindberg, SSK; 2) 1274 Anders Fromell, Sundsvalls SS; 3) 1273 Erik Fromell, D:o; 4) 1060 Per Westlund, BSS; 5) 1460 Yngve Raab, SSK; 6) 1069 Lars Göransson, BSS; 7) 1499 Tommie Hultman, SSK; 8) 416 Lars Karlsson, BSS; 9) 560 B.-O. Jalkner, BSS; 10) Per-Olof Olsson, BSS; därefter 939, 1390, 1378, 1012, 777, 1270, 974, 273, 1046, 465, 1100, 227, 1041, 556, 1256, 1254, 1406, 1188, 1122, 904, 99, 671, 1165, 1111, 672, 561.

38 startande.

SS Ämälsviken, Pingst Cup

1) Gunnar Svensson, SSÄV; 2) Ingvar Sjöholm, SSÄV; 3) Ove Lundgren, SSW; 4) Lars-Rune Hägg, SSÄV; 5) Kent-Ove Ägren, SSW; 6) Ingmar Haglöf, SSÄV. 20 startande.

SS Hjälmarens öppna kappseglingar,

6 juni

1) OK/328 Leif Åwall, SSH; 2) 1340 G. Jacobsson, KSK; 3) 1327 K. Holmkvist, SK. 10 startande.

SS Ämälsviken, "Evert Sjöbergs Minne"

1) Lars-Rune Hägg, SSÄV; 2) Jan Westbom, SSÄV; 3) Sten Nilsson, SSÄV; 4) Ingmar Haglöf, SSÄV. 17 startande.

Skälderviksregattan, 12—13 juni.

1) Karl-Bertil Johansson, Mönsterås SK; 2) Mats Lind, MSS; 3) John E. Johnsson, HSS, Växjö; 4) Sverker Andersson, ÅSSS. 12 startande.

"Härnön runt", 19—20 juni

4 seglingar, 11 startande.
1) OK/1273 Erik Fromell, SuSS; 2) 1274 Anders Fromell, D:o; 3) Paul Hägglund, D:o; 4) Åke Eriksson, D:o.

Vidöstern-regattan, Apladalens SS, 19—20 juni.

1) Lars Cedergren, SS Angantyr, Ljungby; 2) Leif Lagerqvist, SSA; 3) Jan O. Andersson, SSA; 4) Jan. E. Johnsson, HSS, Växjö; 5) Lars Lindwall, ASSV, Värnamo. 14 startande. Lag: 1) SSA, Ljungby; 2) HSS, Växjö; 3) ASSV, Värnamo.

Apladalens SS vårpoängseglingar (6 seglingar)

1) OK/1331 Anders Belfrage; 2) 1330 Lars Lindwall; 3) 268 Hans Christensen; 4) 372 Henrik Larsén; 5) 1332 Anders Forsell. 10 startande.

Apladalens SS klubbmästerskap (12 seglingar)

1) OK/1330 Lars Lindwall/ 2) 454 Leif Persson; 3) 343 Bo Persson; 4) 268 Hans Christensen; 5) 1334 Lars Pettersson. 10 startande.

Sundsvalls SS OK-seglingar

Poängseglingarna, 10 startande: 1) Åke Eriksson; 2) Erik Fromell; 3) Bengt-Åke Moll, 4) Paul Hägglund; 5) Lennart Ekholm.

Juniregattan, 11 startande: 1) Erik Fromell; 2) Lennart Ekholm; 3) Anders Fromell; 4) Åke Eriksson; 5) Bengt-Åke Moll.

Vindhemsregattan, 18 startande: 1) Erik Fromell; 2) Lennart Ekholm; 3) Anders Fromell; 4) Christer Lockne; 5) Åke Eriksson; 6) Curt Bäckström; 7) Kjell Hedin; 8) Anders Liliequist.

Ulvöregattan, 25—26 juli

1) OK/1273 Erik Fromell, SuSS; 2) 1274 Anders Fromell, D:o; 3) 1268 Bengt-Åke Moll, D:o; 4) 227 Christer Lockne, D:o; 5) 1153 Åke Eriksson, D:o; därefter 1390, 974, 1270, 212, 1155, 956, 1071, 933, 1070, 1265, 211.

16 startande.

Norrlandsregattan, 27 juli

1:a seglingen: 1) OK/1273 Erik Fromell, SuSS; 2) 1274 Anders Fromell, D:o; 3) 212 Lars Grundberg, ÖSS; 4) 1270 Lennart Ekholm, SuSS; därefter 1153, 1268, 1390, 227, 1155, 933, 956, 211, 1265.

13 startande.

2:a seglingen: 1) OK/1273 Erik Fromell, SuSS, 2) 1274 Anders Fromell, D:o; 3) 1390 Paul Hägglund, D:o; 4) 1153 Åke Eriksson, D:o; därefter 1270, 1268, 227, 490, 1155, 212, 1071, 211, 1070, 956, 933, 1265.

16 startande.

"Austin-pokalen", Luleå SS, 31 juli—1 aug.

1) OK/490 Tage Westergren, GKS, Kramfors; 2) 523 Roland Lindgren, LSS; 3) 84 Ola Marklund, D:o; 4) 900 J.-A. Aspelin, D:o; 5) 81 Sten Marklund, D:o. 18 startande.

Luleå SS poängseglingar (6 seglingar)

1) OK/84 Ola Marklund; 2) 528 Ulf Lundqvist; 3) 523 Roland Lindgren; 4) 81 Sten Marklund; 5) 489 Tomas Nyberg. 12 startande.



Erik Fromell i "Topsy III", årets framgångsrikaste norrlänning.

Foto: Per-Åke Blidegård, Luleå.

SK Sländan, Luleå, poängseglingar (7 seglingar)

1) OK/84 Ola Marklund; 2) 523 Roland Lindgren; 3) 1481 Ulf Bjurström; 4) 489 Tomas Nyberg; 5) 528 Ulf Lundqvist. 12 startande.

Runns SS, 14 aug.

1) OK/1271 Ulf Arvidsson; 2) 1191 Ulf Backström; 3) 1477 Staffan Lundeberg; 4) 971 Mats Lundeberg; 5) 1321 Mats Karlsson.

Uppsala SS höstregatta: 28—29 aug.

1) OK/1273 Erik Fromell, Sundsvalls SS, 2) 1552 Lennart Gustavsson, GSS; 3) 1212 Claes Boije af Gennäs, SBK; 4) 416 Lars Karlsson, BSS; 5) 1499 Tommy Hultman, SSK; 6) 1434 Peter Lindberg, SBK; 7) 1390 Paul Hägglund, SuSS; 8) 765 Ulf Angland, NSS; 9) 669 Lars Rinde, USS; 10) 1278 Hans Forsberg, UKF; därefter 1460, 1007, 639, 1100, 1277, 952, 1406, 1209, 1165, 1410, 273, 1402, 1254, 852, 641, 1279, 421, 1149, 1446, 1012, 568, 729, 666, 1291, 1361, 1488. 36 startande.

"Grönviksträffen", Vänersborg 28—29 augusti.

Vänersborgs SS kunde glädja sig åt ett mycket gott tävlingsdeltagande vid årets "Grönviksträff". Inte mindre än 46 seglare med världsmästaren Göran Andersson i spetsen ställde upp. Även här visade han sin klass och segrade i tre av de fyra seglingarna. Den fjärde vanns övertygande av Mats Lind, Mönsterås.

Resultat:

1) Göran Andersson, MSS; 2) Göran Dahlström, D:o; 3) Ove Lundgren, SSW; 4) U.-B. Johansson, Mönsterås; 5) Jan Johansson, VSS; 6) Mats Lind, Mönsterås; 7) C.-G. Hemmingsson, VSS.

Runns SS, 5 sept.

1) OK/1271 Ulf Arvidsson; 2) 1191 Ulf Backström; 3) 1477 Staffan Lundeberg; 4) 971 Mats Lundeberg.

(Forts på nästa sida)

Till salu

OK S 1374

byggd 1965, vårustad.

Bengt Lundquist, Baldersgatan 10, Sandviken. Tel. 026/538 25.

OK S 995

byggd 1964 av Thörn. Elvströmsegel.

Peter Bernstein, Strandvägen 16, Sandviken. Tel. 026/548 02.

OK D 600

Komposit i förnämligt utförande, byggd i samma jigg som S 1510, säljes inkl. Elvströmsegel -65.

Sten Waldö, Granholmen 14, Holte Danmark.

OK D 371

VM-tvåa 1964 och 1965 säljes inkl. två segel. Pris 2.500:— eller bud.

Sten Waldö, Granholmen 14, Holte Danmark.

OK S 490

Snabb, flertal segrar, Elvströmsegel.

Tage Westergren, Box 209, Svanöbruk. Tel. 0612/306 10.

OK S 1211 "LELLEN"

Marinexbyggd -64. Spec.-trimmad rigg och Marinexsegel -64. Fullst. kappseglingstrimmad. Dubbla självlänsar och alla beslag i rostfritt. Tillkommer ett stormsegel Marinex c:a 7m² passande seglare med vikt 55—65 kg. Detta säljes även separat. Kapell medföljer, ev. även handtrailer.

Soc. stud. Eva Frank, Olivedalsgatan 12, Göteborg SV. Tel. 031/28 22 17 ell. 031/14 45 96.

OK-JOLLE

Fernissad lyxjolle, byggd på samma mallar som SM-vinnaren 1964, säljes för Sv. kr. 2.800:—.

Peer Brandstrup, Hundie Strandvej 37, Greve Strand, Danmark.

OK S 1060

"Per-I-Skåp II", Alvar-bygge -64. Ny rigg med Elvströmsegel -65. Kr 2.900:—.

Per Westlund. Tel. 08/18 55 39.

OK S 1466

Marinex, byggd i juni -65. I skick som ny med toppen-rigg.

Lennart Hjertberg, Torgilsgatan 13, Borås. Tel. 033/11 14 48.

OK S 1155

Byggd 1964, två master, pris kr 3.000:—.

Gunnar Denkert, Ludvigsbergsvägen 27, Sundsvall. Tel. 060/15 50 50.

OK S 1270

Byggd 1965, plastad, pris kr 3.300:—.

Lennart Ekholm, Strömngatan 20, Skönsberg. Tel. 060/11 92 01.

OK S 1273

SM-trea, byggd 1965, pris kr 3.500:—.

Erik Fromell, Snickaregatan 8, Sundsvall. Tel. 060/11 12 55.

OK S 1274

SM-sexa, byggd 1965, pris kr 3.500:—.

Anders Fromell, Snickaregatan 8, Sundsvall. Tel. 060/11 12 55.

OK S 81

"Svarta Malin", segel Marinex -64, övrig rigg, däck m. m. nytt 1965.

Sten Marklund, Box 1260, Harads. Tel. Harads 134.

SEGEL

Elvström -63 kr 325:—, Elvström -64 kr 375:—.

Claes Laurent, Dalsgatan 8, Norrköping. Tel. 011/377 75.

SEGEL

S 736, Elvström 1963, välvårdad. Kr 290:—.

Gunnar Hellström, Storsvängen 14, Norrköping. Tel. 011/287 59.

SEGEL

1 st. Marinex 1964 och 1 st. Bengt Johanson 1964 ev. 1 st. Marinex-rigg -64.

Gunnar Larsson, Turkosvägen 4, Uddevalla. Tel. 0522/313 48.

SEGEL

Dacronsegel till OK/1191, Carlsen 1964.

Ulf Backström, Sockenvägen 38, Falun 3. Tel. 023/145 17.

SEGEL

S 1338, Elvström -65, litet använt, ev. även mast och bom.

Göran Lindquist, Sturegatan 11, Malmö. Tel. 040/97 18 20.

Önskas köpa

BILLIG BEG. TRAILER

Gunnar Larsson, Turkosvägen 4, Uddevalla. Tel. 0522/313 48.

OK-bladet tackar sina många medarbetare och rapportörer samt önskar en god jul och ett gott nytt år!

Red.

Mätbrev

Kom ihåg att på kappsegling är mätbrevet lika viktigt som seglet. Varje OK-jolleägare måste se till att mätbrev följer med båten, vare sig den är ny eller köpt i andra hand. Om Du saknar mätbrev, se då till att båten blir mätt i god tid till nästa säsong. Mätningssmannen har högsäsong under våren, låt därför mäta Din båt så snart som möjligt.

Övriga tävlingsresultat

(Forts. fr. sid. 13)

"Rörpokalseglingen", Apladalens SS, 9—10 okt.

1) OK/454 Leif Persson; 2) 1330 Lars Lindwall; 3) 1331 Anders Belfrage. 6 startande.

Apladalens SS höstpoängseglingar (6 seglingar)

1) OK/1334 Lars Pettersson; 2) 268 Hans Christensen; 3) 454 Leif Persson. 9 startande.

Glöm ej

När Du säljer Din OK-jolle meddela förbundskansliet namn och adress på den nye ägaren.

Ett brev betyder så mycket!

Från kansliet

Mättningsmän med ny adress. Stockholm: John Granberg, Boktryckarevägen 31, Hägersten. Linköping: P. A. Andersson, Hovtorpsgränd 56, Linköping.

*

Nya mättningsmän. Stockholm: Karl-Åke Stålvant, Torpargränd 7, Nynäshamn, tel. 0752/116 94. Jan Gunmar, Hökmossevägen 9, Hägersten, tel. 08/18 77 29.

Småland: Kjell Persson, Ljungsbergsvägen 1, Ljungby, tel. 0372/113 00.

Bohuslän: Bengt Forster, Helenedalsvägen 20 A, Uddevalla, tel. 0522/167 58. Kjell Olsson, Fregattvägen 11, Lysekil, tel. 0523/124 86.

Gästrikland: Rune Ekfeldt, Kvarnbacken 2, Sandviken, tel. 026/572 68.

*

Nya kontaktmän. Hälsingland: Tomas Ekholm, Vallvägen 14 B, Hudiksvall, tel. 0650/103 26.

Värmland: Olle Berg, Grevgatan 2, Karlstad, tel. 054/131 79.

Västmanland: Per Stade, Bondegatan 15, Åsterås, tel. 021/309 11.

Uppland: Lars Rinde, Storgatan 8, Uppsala, tel. 018/11 87 67.

Östergötland: Magnus Olin, Klostergatan 10, Linköping, tel. 013/14 88 21.

*

Vid årsmötet i Luleå den 3 augusti utsågs världsmästaren i OK 1965 Göran Andersson till hedersledamot av förbundet "för hans bedrift att under synnerligen svåra förhållanden samt influensasjukdom erövra världsmästerskapet i klassen".

*

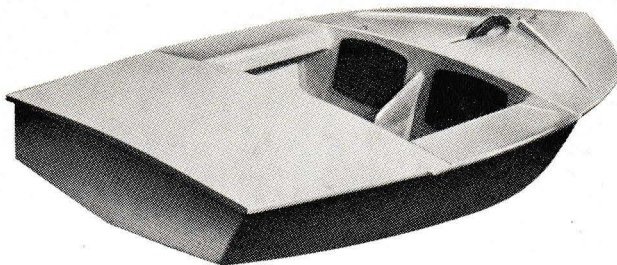
VM 1966 kommer att arrangeras av Royal Yacht Club de Belgique på Veerse Meer i Holland. Tiden för seglingarna är ej ännu definitivt fastställd. Preliminärt är angivits 6—12 augusti.

*

I brev till red. har det polska OK-jolleförbundet angivit tider för tre större seglingar under 1966, som man väldigt gärna vill ha svenskt deltagande i. Det gäller "Cup of International Faire" i Poznan 19—26 juni, "Polish International OK-Dinghy Championship" i Zbaszyn 28—31 augusti och "Polish Yachting Association Cup" i Zegrze (nära Warszawa) 7—9 sept.

*

Fortfarande vill OK-bladet gärna ha medlemsbidrag i form av artiklar, referat, fotografier och skisser. Referaten bör vara maskinskrivna och skisserna utförda med svart tusch, fotografier i form av negativ eller blanka kopior.



OK-JOLLAR i flytsäker plast

Leverans enligt följande alternativ:

1. Skrov med centerbordstrumma, trimningsbar mastfot och självläns. Vikt cirka 40 kg.
2. Skrov med pålagt däck, centerbordstrumma, trimningsbar mastfot och självläns. Vikt cirka 66 kg.
3. Komplet OK-jolle, topputrustad och med Elvströmsegel. Minimivikt. Godkänt mätbrev medföljer.

Ritning och klassbestämmelser ingår i samtliga alternativ. Skrov-mättningsintyg medföljer alternativ 1 och 2.

BEGÄR OFFERT!

OK-MARIN

Tunnbindaregatan 20, Norrköping

Tel. 011/616 47, 011/888 22

OK-seglingarna i Cairns 1965

(Forts fr. sid. 11)

varierade mellan 5 och 12 m/sek, och kasten kom mycket snabbt. Under tävlingen kapsejsade nästan alla en eller flera gånger i det tempererade vattnet, där det f. ö. rådde badförbud p. g. a. hajfaran, så man kom snabbt in i jollen efter kapsejsning. Jag fick även denna gång en 2:a placering efter två kapsejsningar i ledarposition. Segrare blev den Nya Zeeländske finnjojlemästaren Clive Roberts (som jag f. ö. spöade med två platser vid förolympiaden 1963 i Tokyo). Han tippade strax före mål men kunde klara förstaplatsen efter en snabb resning.

Cairns—Green Island var nästa segling. Banan om 17 M gick från start vid hamninloppet och mål på en korallö — Green Island. Vi startade kl. 9 på morgonen den 17 okt. och fick halv vind i början och allt eftersom vi kom ut på havet sträck till kryss. Vinden var även denna dag hård och uppgick till 10 m/sek. Denna huvudsegling lyckades jag vinna med 5 minuter före nästa man, som var tidigare vinnaren av Ocean Dinghy Races, Noel Beale, f. ö. en stor och kraftig seglare om 30 år och 90 kg. 3:a blev Clive Roberts N. Z. Min tid blev 2 tim. 35 min., som således gav en hög genomsnittsfart på c:a 7 knop.

Målet — Green Island — var en sagoö uppbyggd av nerslipade koraller och endast 75 år gammal som ö, den är f. ö. na-

tionalpark. Ön är c:a 150 m i diameter och omges av ett gnistrande hav med rikt fiskbestånd. När det var som varmast mitt på dagen uppgick temperaturen till 50—60° C. Vi övernattade på Green Island under moskitnät i små stugor.

Sista huvudseglingen, Green Island—Ellis Beach, startade den 18 okt. kl. 12. Det blåste en svag akterlig vind på 2—3 m/sek., och jag rätade före starten upp masten trots att vinden enligt väderleksrapporten skulle vrida. F. ö. kan nämnas att seglingarna TV-filmades från båt och helikopter och att radioreferat pågick hela tiden. Vidare bevakades seglarfältet av bl a. två ambulansbåtar med utbildad personal. När vi efter 4 timmars segling nådde Double Islands, c:a 2 M från mål, låg vi fyra man, australienmästaren John Hardie, N. Z.-mästaren Clive Roberts, distriktsmästaren och tidigare vinnaren av denna segling C. Bolton och undertecknad på bredd. Vår spurt bevitnades av 14.000 personer, och vi fyra gick i mål inom 15 sekunder med mig som segrare, följd av Roberts, Hardie och Bolton. Vi emottogs på surfen av 20 "lifesavers", som bar upp jolle, rorsman och allt på "beachen" intill den svenska flaggan, som svajade i höjd med palmtopparna. Efter målgång fick jag kröna en "Coral Sea Queen" som avslutning på 1965 års International OK-Dinghy Ocean Races.

Göran Andersson

SM 1966 kommer att arrangeras av SS Ämälsviken under tiden 6—11 juli. 1966 års SM är kvalificerande för deltagande i VM. Skriftlig anmälan om deltagande i 1966 års SM skall vara Svenska OK-jolleförbundet tillhanda senast den 31 januari 1966.

VI SOM VILL UPP...

Kontakta Göran Andersson betr. vår senaste riggföring.

Erfarenheter, som resultaten 1965 svarar för:

VM	Finnjollemast	Marinex	Seger
EM	Finnjollemast	Marinex	Seger
SM	Finnjollemast	Marinex	Seger
VM	OK-jollemast	Marinex	Seger
SM	OK-jollemast	Marinex	Seger
VM	OK-jollemast	Marinex	Seger
SM	OK-jollesegel	Marinex	Seger
NM	Optimistsegel	Marinex	Seger
SM	Optimistsegel	Marinex	Seger

Marinex specialgjorda OK-allroundsegel i Lamport Dacron.

Marinex standardmaster av sitka spruce med askförstärkning och beslag, in-trimmade till rorsman och segel.

Mast enl. ovan i specialutförande med dubbel livslängd, 5-limmad konstruktion.

OK-bom av spruce med askinlägg, förstärkningar och beslag.

OK-beslag enl. vår katalog, som sändes gratis på begäran.

ELITEN RIGGAR och SEGLAR med MARINEX-ARTIKLAR

Firma MARINEX, Göran Andersson, Marstrand - Tel. 0303/600 55

MARINEX optimistjollebyggsatser
- marknads förnämsta -

Omgående leverans.