

OK bladet

Ärgång 5 Nr 1

14. 4. 1967

Jag har just avslutat min första kappsegling i OK med överraskande resultat både för åskådarna och mig själv, och vill

måste hyvla masten eller ändra seglet men jag kan ge dig några tips om vad du skall se upp med:

Upp till 2 å 3 m/sek. bör seglets buk bilda en båge av storleksordningen 1:10 och seglet skall "leva" längs hela mastliket

Forts. å sid. 10

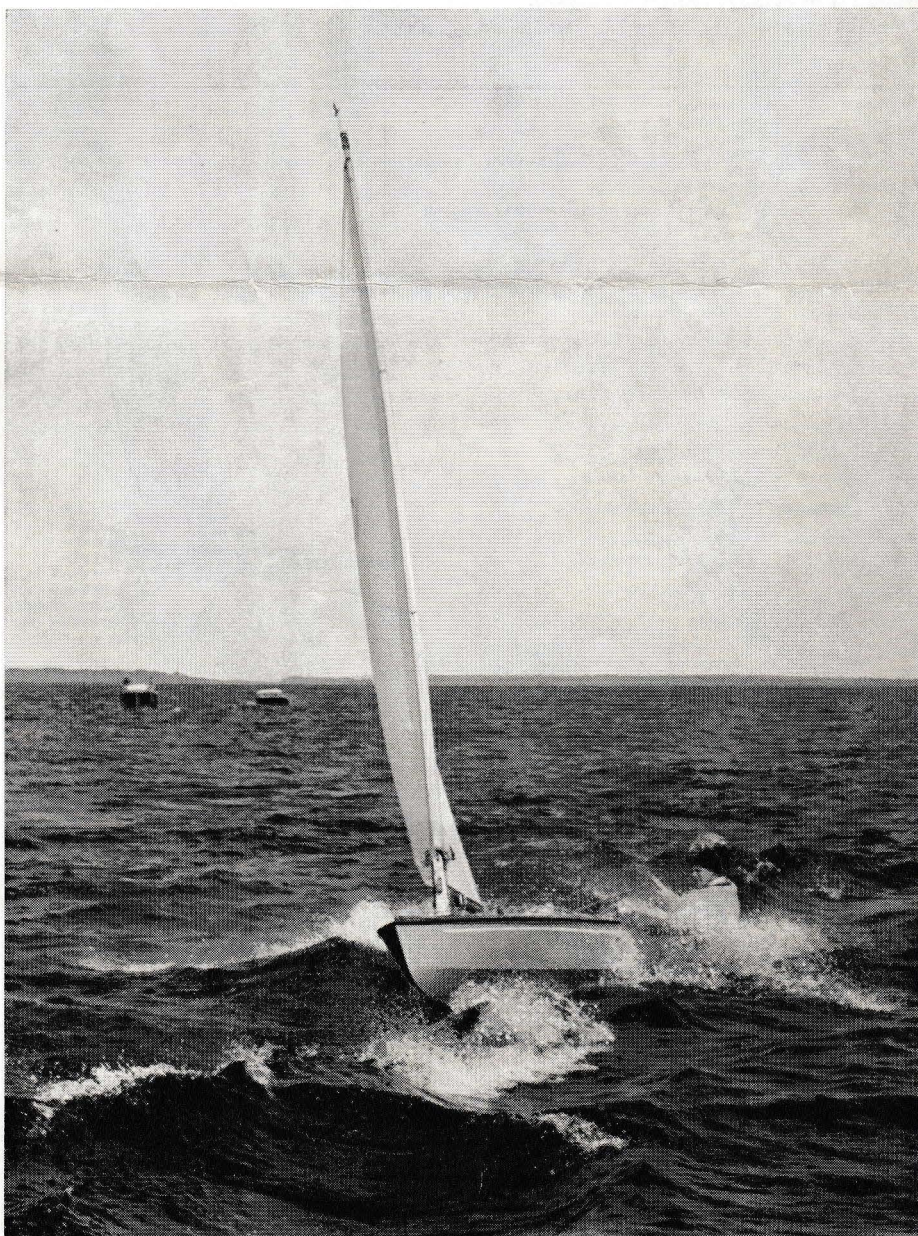
Mast-segel-kroppsvikt

Varför passa på att ge mina förstahandsintryck i stället för den mer objektiva artikel som jag avsett skriva.

I årtal har man förklarat för mig att OK-mastens styvhet måste anpassas till rorsmannens vikt, d. v. s. lätt grabb — mjuk mast o. s. v. Detta har jag också villigt gått med på, men inte förrän jag såg några av båtarna på Lake Pupuke, där ovannämnda segling hölls, insåg jag att många tydligen missförstår de här idéerna. Det var så oerhört stor skillnad på de olika mast-segel-kombinationerna, så det är uppenbart att många måste vara felaktiga.

Ett vanligt misstag är att kombinera en mjuk mast med ett plant segel. Då sedan rynkor uppstår från bomnocken upp mot mitten av masten sträcker man ner mastliket hårt med nedhalaren och får så seglet att se ut snyggt och slätt. Detta är inte rätt sätt att åstadkomma ett "snyggt" segel för en lätt rorsman. Genom att göra så här berövar man seglet dess rätta drag, toppen faller gärna mot lä och "släpper ut" luften tidigare än de nedre två tredjedelarna av seglet. I den situationen får vi inget driv av den översta tredjedelen, bara en krängande effekt, seglets mittparti är för plant och lämnar kanske bara halv effekt medan den nedersta tredjedelen "stallar" (likt en flygplanvinge som rör sig för sakta med hög anfallsvinkel) och bara åstadkommer ytterligare krängning. Följaktligen jobbar rorsmannen som en slav för att motverka de ökade krängande krafterna utan att få driv på båten — han är här i en mer hopplös situation än den som seglar med styv mast och bukigt segel och ett hårt sträckt akterlik. Vad vi är ute efter ligger väl någonstans mitt emellan dessa ytterligheter.

Jag kan inte säga precis hur mycket du



Från kansliet

Nya kontaktmän:

Gästrikland: Peter Bernstein, Strandvägen 16, Sandviken.

Göteborg: Ulf Gilborne, Madängsgatan 14, Kungälv.

Blekinge: Olle Reiz, Elleskär 15, Karlskrona.

*

Kontaktsmannen i Västmanland Per Stade har ny adress: Drottninggatan 28 B, Västerås.

*

Mätningssmannen i Kalmar Sven Appell har på grund av bristande tid av sagt sig uppdraget som mätningssman.

*

HKH Kronprins Carl-Gustaf har skänkt ett pris "Kronprinsens pokal i OK-jollesegling" till Karlskrona Segelsällskap. Karlskrona har sänt oss stadgarna för detta pris:

1. Priset är skänkt av HKH som vandringspris i kappsegling i Karlskrona.
 2. Tävlan om priset skall om möjligt äga rum årligen med Marinen och KSS som arrangör.
 3. För att priset skall utdelas erfordras att minst 10 båtar deltagar.
 4. Internationella kappseglingsregler skall tillämpas med de ev. tillägg som tävlingsarrangörerna bedömer erfordras med hänsyn till lokala förhållanden.
 5. Tävlan bör omfatta minst 5 seglingar, varav en må borträknas. Vinnare för året är den rorsman som erhållit högsta poäng. Namnet på vinnaren för året ingraveras i vandringspriset. För att erövrat priset för alltid erfordras fem inteckningar oberoende av ordningsföljd.
 6. Vandringspriset får ej föras utom Sverige. Skulle utomlands bosatt person vinna inteckning, åligger det arrangörerna att till sådan vinnare utdela en miniatyr av vandringspriset.
- Datum för årets segling är preliminärt bestämd till 19—20 aug.

SVENSKA OK-JOLLEFÖRBUNDET

Ordförande:

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

Sekreterare och kassör:

Stig Caap, Gästgivarevägen 9, Äby, tel. 011/597 11. Efter den 1/1 1968 011/697 11.

Ledamöter:

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

Sten Marklund, Box 1260, Harads, tel. 0928/101 34, sommaradress: Box 40030, Luleå 4.

Per Westlund, Rum 210, Sandhamnsgatan 2, Stockholm NO.

Redaktör för OK-bladet:

Sten Marklund, Box 1260, Harads, tel. 0928/101 34, sommaradress: Box 40030, Luleå 4.

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

Styrelsen har med ledning av föregående säsongens resultat verkställt uttagning av 30 deltagare till träningslägret på Bosön de 13—15 maj jämte ett antal reserver. Samtliga uttagna har erhållit personlig inbjudan. Uttagning till VM och Skandinaviska Mästerskapet (NM) kommer huvudsakligen att ske bland lägerdeltagarna. Dessa har även hänvisats att delta i två testseglingar under våren, nämligen Pater Noster-seglingarna vid Marstrand 22—23 april och Ostkustcupen i Mönsterås den 20—21 maj.

*

Ovannämnda Skandinaviska mästerskap anordnas i Tönsberg, Norge, 9—13 aug. Sveriges kvot är 25 deltagare. Närmare besked om mästerskapet sändes till de uttagna i god tid.

*

Till Kieler Woche 18—25 juni önskar man svenskt deltagande i OK-klassen.

*

En 22-årig fransk OK-seglare, Jean Pierre Tamine, Les castors route de grasse, Antibes, Frankrike, önskar feriearbete i Sverige under juli och augusti någonstans där han på fritiden kan träna och tävla med sin OK. Helst vill han ha arbete vid ett varv eller ett segelmakeri. Han talar spanska och engelska flytande och ger gärna lektioner i franska.

*

"La Semaine Internationale de la Méditerranée" går 2—10 sept. vid Marseilles med bl. a. en rad OK-seglingar.

*

Svenska OK-jolleförbundet håller årsmöte torsdagen den 24/8 kl. 19 å VSSV:s klubbhus å Notholmen, Västervik.

OK-jollen i glasfiber eller Composite

*Redan många
topplaceringar*



Priser: ab Vejle

Skrov med trimbeslag .. d. kr. 1.250: —+ oms.

Skrov med flytmaterial,
däck och stödlister monterat d. kr. 1.875: —+ oms.

Komplett jolle med segel d. kr. 4.500: —+ oms.

Rekvirera prislistor över jollar och beslag!

**HENRIKSENS
JOLLEVÆRFT**

Bredballe pr. Vejle, Danmark - Telefon Vejle 0581 - 8321

Mätbrevet skall vara utfärdat på nuvarande ägaren och försett med Svenska OK-jolleförbundets stämpel. Detta gäller även det 4-sidiga mätbrevet, som vid ägandeskifte skall insändas till Svenska OK-jolleförbundet för stämpling.

Följande visa ord är hämtade ur "Yachting" augusti 1966 och skrivna med avseende på Finnjollen. Artikeln är författad av Peter Barret. Vid översättningen har vissa avsnitt tillagts och vissa omskrivits för att passa in på OK-jollen.

Skotryttarens placering

Tänk inte så mycket på skotryttarens placering som på det svarta mätmärket på bommens akterkant och dess läge i förhållande till relingen. För ett normalt se-

gel skall märket variera från att vara cirka 5 cm utanför kanten i frisk vind till 20 m innanför i mellanvind och liten sjö. Ett bukigt segel skall placeras något längre ut och ett plant segel kan trimmas närmare båtens centerlinje. Det svarta mätmärket får ej släppas utanför relingskanten förrän den punkt är nådd, då du inte längre orkar hålla båten upprätt. Då skall seglet släppas ut något men bara så långt att du kan få båten att gå upprätt. En tung rorsman kan alltså ha märket innanför relingskanten betydligt längre än en lätt rorsman, om alla andra faktorer är lika.

Centerbord

Centerbordet skall alltid vara helt nere när man kryssar. Det skall tas upp så långt

Krängning och trimning

Jollen skall alltid seglas upprätt, dvs. med 0—3° lutning. Peter Barrett säger:

"Ingen som jag känner, mig själv inkluderad, seglar båten tillräckligt upprätt." Den skall kunna krängas i svag vind när vågorna gör det omöjligt att hålla seglet utspänt, dvs bara så mycket att man hindrar seglet från att fladdra på grund av vågorna. I svag vind, när du sitter på däck utan att hänga, och det är skvalpsjö, skall båten hållas utan krängning. Detta kanske verkar underligt, men du seglar faktiskt snabbare då.

Kroppsvikten skall hållas föröver i skvalpsjö. På slör kan du sitta strax bakom skotträdet såvida inte båten nästan planar, i vilket fall det kan löna sig att flytta sig akteröver. Under läns kan rorsmannens placering variera från så långt fram som möjligt till så långt bak som han överhuvudtaget kan komma vid verk-

ligt hård vind. Hängstropparna bör sitta från främre skottet till bakre skottet i sittbrunnens botten och snabbt kunna nås med foten. När det är vind nog skall båten hängas så hårt som möjligt och, som sagts, seglas utan krängning. Om hängstropparna är riktigt placerade kan du hänga utan några större ansträngningar i musklerna (endast otrolig smärta!). Din vad och ditt lår skall bilda en rät vinkel, så att hängbanden inte visar någon tendens att glida av foten och därvid kräver muskelarbete för att hållas fast. Låret och överkroppen skall bilda en tredje rät vinkel eller ev. något mindre, så att du kan sitta och vila och koncentrera dig på seglingen opåverkad av muskelkramp. Man skall sträcka sig helt ut endast vid hårda kast eller när man vill driva båten genom en spec. svår sjö.

När det gäller användning av våta ollar för att öka sin egen vikt, gäller att det är nödvändigt att kunna få upp totala vikten till cirka 85 kg om man önskar konkurrera i vindstyrkor på omkring 10—12 m/sek. Av samma anledning kan det vara absolut nödvändigt att få ned vikten till 70 kg för att kunna hänga med på slör och läns. När man skall använda våta ollar är det viktigt att veta när och hur många man skall ha på sig. Det är självfallet oerhört viktigt att man har en god flytväst.

Rorsmannens skicklighet

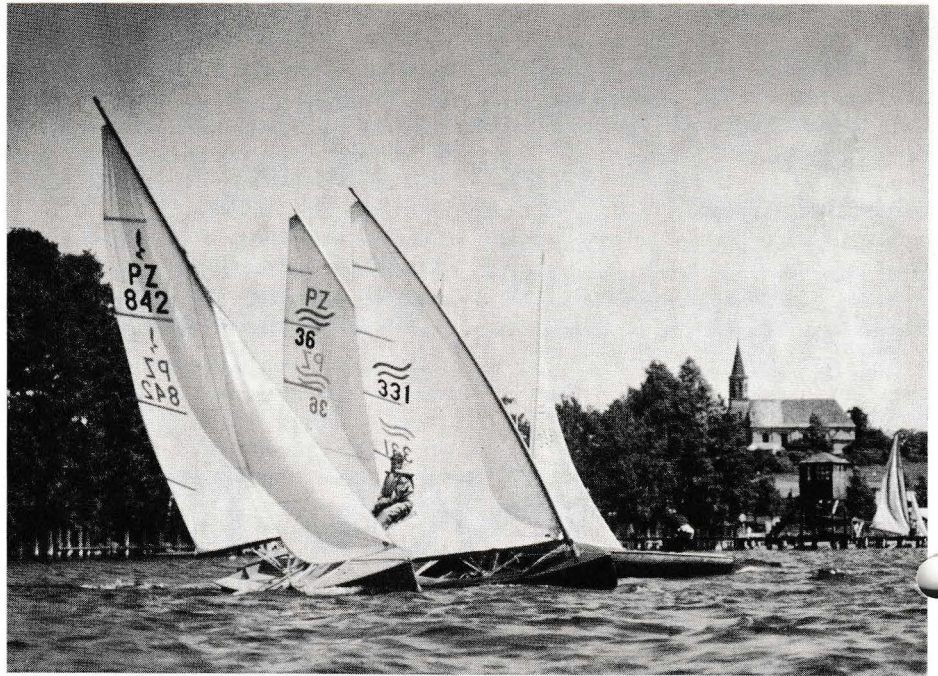
Vad kan man säga om rorsmannens skicklighet? En van rorsman känner i regel om en båt går eller ej sedan han seglat med den en stund. Den bästa jämförelsen får man dock av konkurrenterna som seglar bredvid en. Om de seglar snabbare och du har gjort allt annat rätt så styr de helt enkelt bättre. För att bli lika bra: "TRÄNA". Ut och segla långa sträckbogar, där du kan eliminera alla andra fartgivande faktorer utom din egen roderkänsla. Jämför sedan din fart med dina konkurrenters och koncentrera dig dels på vågorna och deras inverkan på farten och dels på små vindförändringar och på hur du på bästa sätt skall möta vågorna. Iakttag båtens vinkel i förhållande till vågorna, observera hur båten reagerar vid roderörelser och hur man lättast kan få båten att klara sig genom sjöarna. Allt detta ger sig undan för undan av sig självt vid träning. Allt för snabba rörelser på eller i båten med kroppen eller med rodet medför starkt ökat motstånd i vattnet. Man bör alltså hålla roder- och båtrörelser på ett minimum och göra dessa rörelser så smidigt som möjligt. När man seglar i hög sjö händer det ofta att man får stopp på båten och som regel kommer en båt som seglar högt i dylikt väder längre i lä än en båt som seglar lägre men fortare. Den snabbare farten framåt hindrar stopp och ger betydligt mindre avdrift.

Så här skall det alltså inte se ut. För stor krängning.



Forts. å sid. 5

Det polska seglarförbundet, Polski Związek Żeglarski, har upprepade gånger sökt kontakt med oss för att få över svenska OK-seglare till sina regattor. Våren 1966 anmälde vi oss fem svenskar till seglingarna om "International Fair Cup" i Poznan, men av olika anledningar backade fyra av de anmälda ut varför jag blev ende svensk och enligt skämtsamma funktionärer ende "kapitalist" i regattan. Deltagarna i övrigt kom från Östtyskland, Tjeckoslovakien och Polen. Regattan hölls på sjön Jezioro Kierskie som är L-formad med måtten ung. 5×2 km. På detta begränsade område hade man ändå lyckats ordna inte mindre än 18 olika banor genom att variera kombinationen av de 9 fasta märkena. Banlängden var 6—7 M. De triangelformade banorna seglades i regel 3²/₃ varv i ordningen kryss — slör — slör — kryss — slör — slör — kryss — slör — slör — kryss — läns — kryss. Det blev alltså tätt mellan rundningarna med många knepiga situationer vid märkena. Förutom de 27 OK-jollarna startade nämligen i samma regatta 20 Finnjollar, 10 Snipes, 20 FD och 25 Hornets



Jollesegling på Jezioro Kierskie.

OK-SEGLING I POLEN

med 5 min. mellanrum mellan klasserna. Disciplinen och respekten för reglerna var dock god, man lärde sig snart skrika "prave!" (styrbord), och bland dessa 100-talet båtar förekom det mycket få missöden. Dessutom var tävlingsarrangemangen perfekta med en rutinerad och snabb funktionärsstab och en föredömlig resultatservice.

Under de tre tävlingsdagarna rådde ett underbart sommarväder med vindar från 1—2 upp till 7—8 m/sek. Grabbarna från de lokala klubbarna triumferade stort i OK-klassen, där jag ej lyckades nå bättre slutplacering än 9:a sammanlagt efter fem seglingar. Jan Knasiecki, Polens bäste OK-seglare, segrade överlägset med serien 1, 1, 2, 4, 2 (Olympisk poängberäkning). Han hade båt och segel i förstklassigt trim, och sin sjö kunde han förstås utan och innan. Särskilt i lätt väder hade han en förunderlig förmåga att leta upp vinddragen på sjön.

Seglingarna om International Fair Cup anordnas årligen av Jakt Club Wielkopolski i samband med en stor industrimässa i Poznan. Inom klubbens idylliska område vid Kiekrz kan man campa eller bo i nå-

gon av de stugor som klubben äger. I klubbhuset serverades två stadiga måltider per dag plus te på kvällen. Kostnaderna för maten och en sång i en klubbstuga gick på mindre än en tia per dygn. Till detta facila pris kom ett översvallande vänligt mottagande av funktionärer och tävlingskamrater. Man var oerhört intresserad av svensk OK-segling och svensk segling i allmänhet, och min jolle och dess utrustning nagelfors och beundrades från Lamportduken i seglet till tvättsvampen! (Sådana finns nämligen inte att köpa i landet.) Frågorna var legio och vållade en hel del bekymmer. Språket är ju "krokigt" och förvånande få av ungdomarna talade engelska eller tyska. Bland funktionärerna däremot, som var av något äldre årgång, fanns många som pratade dessa språk och dom fick tålmodigt tjänstgöra som tolkar. Efter varje dags segling rullades min jolle in i ett garage och låstes in av funktionärerna, som var rädda för att block, beslag m. m. skulle utgöra en alltför svår frestelse i ett land med varubrist. De polska OK-skroven var i regel mycket välbyggda. Seglen var alla av polsk tillverkning och av ett terylenliknande material. Bomullssegel förekom på

ett par båtar. Beslag och trimningsgrejor var anordnade ungefär som hos oss, men grejorna var i regel av enklare utförande. Finishen var inte alls vad vi har och heller tågvirket, båda sakerna beroende på varubrist och höga priser. Därtill får man komma ihåg att så gott som alla båtar är klubbåtar (byggda av polska staten och utlånade till klubbarna) och det brukar oftast betyda hårt slitage.

JOLLE-katalogen 67

10-sidig katalog med beslag från bl. a. "Jack Holt", "RWO", "Lewmar", "HEY" IYE-travellers m. m., m. m. — Beställ den från

T.B:s Sjösport

BOX 292, UPPSALA 1

Översändes mot 45 öre i frimärken.

Polsk segelsport har kämpat mot stora svårigheter. Efter kriget satte man igång att reorganisera den men under "Stalintiden", 1949—1957, förbjöds all klubbverksamhet, och inte förrän 1957—58 kunde man starta på nytt. Men sedan dess har det gått raskt framåt. Som i alla öststater har man satsat hårt på idrott. All segling sorterar under det polska seglarförbundet. Varje klass har sin "chairman" i förbundet. Man omhuldar särskilt de olympiska jolleklasserna FD och Finn, och som förberedelse till dessa seglar juniorerna Hornet och OK. Som nybörjarbåt används Cadet. Antalet klubbar och aktiva seglare växer glädjande snabbt. De höga priserna på båtmaterial bromsar väl något, men de förut nämnda klubbåtarna utnyttjas intensivt. Varje polack som deltar i kappsegling eller annan idrott har rätt till tjänstledighet med fullt löneavdrag. Den arrangerande klubben ersätter de tävlande för inkomstbortfallet till stor del med hjälp av statsbidrag. Bl. a. av den anledningen tar man gärna emot utländska deltagare. Dom slipper man ju ersätta.

I varje fall kappseglas det intensivt vid kusten och på sjöar, dammar och floder, och jag skulle varmt rekommendera svenska OK-seglare att åka över och kappsegla. Jag kan garantera att ni kommer att bli väl mottagna. Därtill får ni lära känna ett ovanligt charmigt turistland, där väl inte levnadsstandarden alls är som i Sverige, men där man i stället ger sig tid att intressera sig för människor (och segling t. ex.!) och där helt enkelt stressen inte har funnit fotfäste än.

På annat ställe i detta nummer ges tider för OK-seglingar i Polen 1967. Polska seglarförbundets "OK-chairman" Zygmunt Rasinski rekommenderar särskilt seglingarna om Polish Junior Championship 22—26 juli på sjön Zegrze vid Warszawa. Där är förhållandena särskilt goda och "fair" (öppen terräng), där finns moderna och välordnade förläggningssjöhögheter, och dit kommer landets elit av OK-seglare. Ytterligare upplysningar om dessa seglingar kan fås direkt från The Youth Commission of Polish Yachting Association, Warszawa, ul. Chocimska 14, Polen.

Sten Marklund

Glöm ej

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

Om Du ej önskar kvarstå som medlem i förbundet, var vänlig meddela detta!

TEKNISKA TIPS forts. fr. sid. 3

Att slå och gippa

Under nästan alla förhållanden lönar det sig att slå så snabbt som möjligt. Det bör inte ta mer än 5—8 sekunder från full gång på en bog till full gång på nästa bog. Det är de tider man skall försöka träna upp sig till. Ett sätt att slå är följande: "Skjut roddret över med förlängaren, flytta dig in till centrum av båten, och huka dig när bommen kommer, ansiktet framåt. När du nästan har fyllt seglet på den nya halsen, flytta handen så att roddret kommer i centerlinjen, släpp aldrig ror förlängaren och sätt dig samtidigt ned på däck med fötterna under hängbanden. Du styr nu med änden av ror förlängaren bakom ryggen och skotet fortfarande i den hand det var i före slaget. Byt händer efter det båten är på ny hals och seglar.

Man gippar under alla förhållanden utom i stark vind genom att ta tag i skotets alla parter och snabbt dra bommen över till andra sidan av båten. I mycket hård vind finns det två alternativ: 1) att ha seglet långt ut och falla av tills man når den punkt då man måste gippa. Nu läggs roddret ytterligare åt lovart och jollen går snabbt genom en standardgipp. Båten måste hållas utan krängning under hela manövern. Resultatet blir att när bommen kommit över är stävens riktning på den nya halsen sådan att vinden i sig själv stoppar gippen och hindrar bommen från att sträcka skotet. Du skotar sedan in seglet och faller av med vinden på nytt. 2) Denna metod är svårare men lönar sig bättre. Medan man håller båten rätt med vinden tar man alla skotets delar och sätter foten mot centerbordstrummans baksida och drar in skotet. Båten skall samtidigt styras något mot lä tills rorsmannen känner att vinden tar i akterliket på seglet och börjar gippa. I det ögonblicket måste man omedelbart styra båten tillbaka till plattläns, annars kommer båten att kränga med kullsegling som följd. Det gäller alltid att gippa när båtens fart är som störst och spec. viktigt är detta vid den sist beskrivna metoden.

Kullsegling

Kantring är vanligast på en ren slör eller plattläns i stark vind och hög sjö. Kullsegling sker nästan alltid åt lä, som regel utan någon som helst förvarning. Så fort du känner att båten börjar luta mer än normalt åt lä, kasta dig snabbt åt lovart och akterut samt försök att styra ner båten åt lä. En orsak till många kullseglingar är att man rundar lämärket för snabbt. Kraften på seglet kränger då båten, vilken krängning förstärkes om bommen av någon anledning kommer i vattnet och med båtens fart framåt trimmar seglet så att båten kränger ännu mer. Det rätta är då att försiktigt lova och hänga ut så gott

det går. Om du tippar och hamnar i vattnet, är det första du skall göra att simma fram till stäven och försöka få båten att komma i det läget att stäven pekar rakt mot vinden. Vinden kommer då att blåsa under masten och lyfta seglet ur vattnet och alltså hjälpa till att få upp båten samtidigt som båtens tendens att tippa på nytt är mycket liten.

I de flesta av alla fall kan båten rätas upp på detta sätt. Om kullseglingen resulterat i att segel och mast kommit under vattnet, måste man snabbt försöka att ta sig till centerbordet. Har man hamnat i vattnet på samma sida som masten med båten flytande på sidan kan man antingen simma runt båten eller simma fram till fören, kvickt kliva upp på masten, häva sig över sidan och ställa sig på centerbordet. Det är ofta svårt att få tag i något att hålla händerna i när man försöker räta båten och för den skull kan det vara lämpligt att ha en i däckets fastgjord snörstump med handtag eller knut i änden. För att den inte skall vara ivägen under segling kan den hållas tillbaka under däck med hjälp av en gummiarmertisör. Har sittbrunnen blivit vattenfylld kan båten i regel med hjälp av två självlänsar seglas tom på mindre än en minut.

Stig Caap.

OK - Kapell

tillverkade av kraftig färgäktad markisväv, uttag för masthål, klaff för dito, dragkedja från masthål till för, förstärkta hörn. Färg: rött. Ett begränsat antal kan lev. till det låga priset av 145:—. Passa på tillfället.

Sändes mot efterkrav.

Hans Christensen

Smultronvägen 4
Värnamo
Tel. 0370/149 16

(Ur U.S.O.K.D.R.A. Newsletter)

Jag hatar vågor. Jag njuter av att segla i smult vatten och fin vind. Det allra värsta är den oberäknliga och helt oregelbundna vågbildning som kan förekomma som en sorts dyning efter en hastigt avtagande vind eller som reflekterade vågor, backsjö, från t. ex. en kaj. För att segla i sådana vågor har jag inget recept. Jag tar i stället upp segling i normala vågförhållandet med vågor av sådan typ som ökar i storlek i takt med vindens styrka.

Kryss. — Om du kappseglar i god vind med små vågor bör du flytta kroppsvikten förut och skota med skotpunkten nära bårens mitt. Allt eftersom vinden och vågorna växer flyttar du dig akteröver och släpper ut skotpunkten. Skälet för detta är att när vågorna är högre måste du segla något

hur vågorna rör sig, och just som du håller på att gå över vågkammen pumpar du (bara så som reglerna föreskriver!) för att öka hastigheten och komma över på vågens "utförsläge" och få nog hastighet för att börja plana. Försök att rida på den här vågens utförsläge så länge du kan. När du träffar på nästa vågs uppförsläge styr du litet högre kurs och börjar så om igen på samma sätt.

Vinden tvärs. — Om du seglar för halv vind parallellt med vågor med hela centerbordet nere är det risk för att styrkan i vågorna får båten att kantra. Drag då upp centerbordet ungefär till hälften så att båten får litet avdrift men ändå kan hålla kursen.

Gipp. — Gippa när hastigheten är som störst om du alls vågar. Skrovet gör minst



Små vågor — kroppsvikten föröver.

OK-segling i hög sjö

lägre i vind för att få tillräckligt driv i båten. (De högre vågorna medför ju en ökad bromsande kraft som måste kompenseras med ökat driv om du inte vill tappa farten.) Kroppsvikten flyttar du akteröver för att hålla båten så torr som möjligt. (Ju mindre vattenmängd ombord, desto mindre totalvikt.) Om stäven hålls för låg får du kraftigare stävsprut in i sittbrunnen. När du kappseglar i hög sjö bör du hålla högre mellan vågorna för att sedan när du närmar dig vågkammen falla av något och försöka skära igenom den. Du kommer då att segla en sicksackkurs. Det största problemet i hög sjö är stagvändningen. Försök att komma upp i högsta möjliga hastighet och gör stagvändningen där du finner det största avståndet mellan två stora vågor eller i ett område med lägre vågor. Skjut ifrån dig rorkulsten med en bestämd rörelse för att snabbt få över båten. Om du inte lyckas få över båten är du prisgiven åt vågorna, som för båten med sig baklänges, och du börjar dejsa. Medan du dejsar måste du föra över rorkulsten i lä tills båten börjar falla av. Se till att du får upp farten snabbt och försök slå igen.

Undanvind. — Det här är det enda tillfälle då du får hjälp av vågor. Om vinden är tillräckligt stark för att tillåta planing använder du dig av vågorna för att få igång planingen. Du iakttar noggrant

motstånd när det planar och det är mindre press på seglen, när båten går med toppfart. Därför ska du gippa då.

Allmänt. — Drag aldrig upp centerbordet helt. Rigga det så att det behåller det inställda läget. Om du då kantrar kan du använda det som hävarm vid resningen. Se till att alla luckor är säkrade och vattentäta. Se även till att andra grejor på något sätt är säkrade, så att de inte flyter ifrån båten om du kantrar. **Ha alltid på dig flytvästen!** Knyt en knut på änden av skotet så att det inte löper ut ur ditt grepp. Jag brukar också knyta fast änden av skotet vid bältet, så att inte båten skall blåsa bort från mig om jag kapsejar.

Axel Olsen.

Glöm ej

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

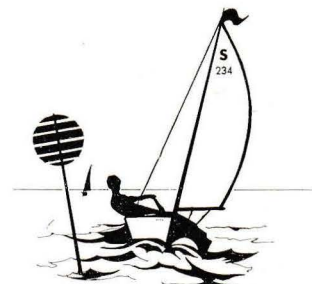
Om Du ej önskar kvarstå som medlem i förbundet, var vänlig meddela detta!

"KÖP SJÄLV"

10 mm. flätat skot direkt från oss. DATA: "Winga" skotlina (Elvstr.-skotet) yttergarn polyesterull, innergarn flätat heldraget nylongarn. Högsta kvalitet, brotthållfasthet c:a 1.920 kg. Ord. pris 2: 35 pr m.

Cashpris: **1:55** pr m.
(Exkl. oms, porto)

Beställ nu, för snabb och säker leverans.



T.B:s Sjösport

BOX 292, UPPSALA 1
TEL. 10 19 33, 14 19 60

OK-SM 1967

Som tidigare meddelats går årets SM i Västervik under tiden 23—27 augusti med Västerviks SS Vikingarna som arrangör. Nedanstående förteckning upptar alla som kvalificerat sig för deltagande. De som tänker delta måste senast den 1 maj till Svenska OK-jolleförbundet insända skriftlig förhandsanmälan. VSSV skickar sedan formell inbjudan till de kvalificerade omkr. den 15 juli. För att styrelsen skall erhålla underlag för sin bedömning vid dispensgivning till dem som önskar delta i SM 1967 utan att vara kvalificerade därtill har styrelsen beslutat hänvisa sådana rorsmän att delta i DM 1967 i resp. distrikt förutsatt att detta DM anordnas senast den 2 juli 1967 samt på det villkoret att Svenska OK-jolleförbundet erhållit fullständig resultatlista från DM-arrangören senast den 4 juli 1967.

OK-SM-kommittén i Västervik meddelar i brev till kansliet:

”Vi har lyckats nå en överenskommelse om att till OK-SM få disponera 4 st. stora fritidsstugor om 4 bäddar och 18 st. små fritidsstugor om 2 bäddar till ett pris av 4: 50 kr/bädd och dygn, och självfallet avsedda för SM-seglare med anhöriga.

Den som vill ha en stuga anmäler detta till vår ordf. Eric Hoffsten, Östersjövägen 81, Västervik.

För tältarna gäller en nedsättning av campingavgiften med 50 %.

Fritidsstugorna finnes endast några hundra meter från den plats där jollarna kommer att dragas upp och campingplatsen ligger mellan stugorna och uppdragningsplatsen.

Vi har satsat på detta med stugor för seglarna eftersom det är ganska sent på säsongen att tälta. Det kanske kan kännas skönt att ha en ombonad stuga att krypa in i när augustimörkret sänker sig över jolleraden och nattfukten kryper in innanför seglartröjan.”

Skåne: 6

Sten Waldö, Limhamn
Olle Kellquist, Malmö
Bertil Sundin, Hälsingborg
Claes Tordsson, Viken
Per-G. Nilsson, Malmö
Bo Lindsjö, Limhamn

Blekinge: 3

Per Ström, Karlskrona
Olle Reiz, Karlskrona
Bo Ström, Karlskrona

Småland: 18

Karl-Bertil Johansson, Mönsterås
Rolf Johansson, Oskarshamn
Östen Pettersson, Mönsterås
Benny Axelsson, Tranås
Anders Johansson, Tranås
Lars Thorén, Västervik
Bo Lindgren, Oskarshamn
Jan Helgesson, Oskarshamn
Åke Johansson, Tranås
Bert Ekman, Västervik
Ingvar Axelsson, Ljungby
Lars Cedergren, Ljungby
Lennart Eriksson, Kalmar
Stig-Evert Andersson, Jönköping
Jörgen Olsson, Kalmar
Björn Tallhage, Kalmar
Kennet Sylvander, Kalmar
Tomas Fredholm, Jönköping

Halland: 1

Lars Westerlind, Skalvik
Lennart Roslund
Tommy Sandberg, Kullavik

Göteborg: 6

Stefan Sjöström
Uno Söderlund, Askim
Lennart Claesson
Ulf Gilborne, Kungälv

Bohuslän-Dalsland: 16

Stig Bäysen, Marstrand
Leif Enarsson, Marstrand
Göran Andersson, Marstrand
Sten Nilsson, Ämål
Guy Liljegren, Marstrand
Björn Arnesson, Marstrand
Göran Dahlström, Marstrand
Jan Westbom, Ämål
Håkan Erneborn, Marstrand
Erik Forsell, Marstrand
Tomas Berntsson, Marstrand
Bengt Bäysen, Marstrand
Gunnar Johansson, Ljungskile
Göran Malmén, Ämål
Tomas Lindén, Ämål
Ingvar Sjöholm, Ämål

Västergötland: 10

Jan Johansson, Vänersborg
Stig Dahllöf, Vänersborg
Ove Lundgren, Lidköping
Lars Salonen, Vänersborg
Arne Jansson, Lidköping
Göran Carlborg, Ulricehamn
Karl-Gunnar Nylund, Lidköping
Lars Holm, Vänersborg
Harald Jansson, Lidköping
J.-O. Nylund, Lidköping

Östergötland: 9

Per Westlund, Norrköping
Magnus Olin, Linköping
Claes Laurent, Norrköping
Ove Kågesten, Norrköping
Sten Wennerbo, Motala
Lars-Göran Lilja, Motala
Ulf Angland, Norrköping
Lars Karlsson, Norrköping
Lars Göransson, Norrköping

Södermanland: 4

Mats Bergström, Strängnäs
Dan Blomkvist, Torshälla
Bo Lundqvist, Eskilstuna
Nils-Olov Jonsson, Eskilstuna

Stockholm: 4

Karl-Åke Stålvant, Nynäshamn
Håkan Lindqvist, Barkarby
Gunnar Åhländer, Nynäshamn
Bengt Larsson, Nynäshamn

Närke: 2

Mikael Bladh, Örebro
Gunnar Tellås, Örebro

Värmland: 7

Christer Karlsson, Kristinehamn
Kenneth Hermansson, Kristinehamn
Claes Carlsson, Kristinehamn
Olle Berg, Karlstad
Bo Hemmingsson, Karlstad
S.-O. Isaksson, Kristinehamn
Hasse Jonsson, Kristinehamn

Västmanland: 3

Karl Stade, Västerås
Håkan Holmér, Kungsjö
Gunnar Jakobsson, Köping

Uppland: 6

Lars Rinde, Uppsala
Leif Tibblin, Uppsala
Hans Forsberg, Uppsala
Ola Welander, Uppsala
Bo Lindström, Uppsala
O. Wallsten, Uppsala

Dalarna: 1

Ulf Arvidsson, Falun

Gästrikland: 6

Lennart Gustavsson, Gävle
Arne Stenberg, Bromma-Gävle
Peter Bernstein, Gävle
Magnus Holm, Gävle
Bengt Lundqvist, Sandviken
Stefan Hult, Gävle

Hälsingland: —

Ångermanland, Medelpad, Härjedalen, Jämtland: 6

Paul Hägglund, Kvissleby
Anders Fromell, Sundsvall
Erik Fromell, Sundsvall
Anders Liljekvist, Sundsvall
Arne Molander, Örnköldsvik
Anders Karlsson, Örnköldsvik

Norrbottnen, Västerbotten, Lappland: 8

Ola Marklund, Luleå
Ulf Bjurström, Luleå
Ulf Lundqvist, Luleå
Tomas Nyberg, Luleå
Roland Lindgren, Luleå
Yngve Edström, Luleå
Sten Marklund, Luleå
Olov Lövgren, Luleå

Skriftlig anmälan till SM, NM (Skandinaviskt mästerskap) och VM 1967 skall insändas till Svenska OK-jolleförbundet, Gästgivarevägen 9, Äby.

OK-filmen

kan fortfarande lånas **helt gratis** mot endast portokostnaden.

Detsamma gäller diabildserien (5×5 cm) med taktiksituationer ur samma film samt diabildserien (7×7 cm) från SM -65.

Ring eller skriv kansliet!

VM 1967

Den 3—7 juli i år går VM-seglingarna på Lac St. Louis vid Montreal. 7 seglingar skall anordnas, av vilka 6 räknas. Anmälningstiden utgår den 1 juni. Anmälningsavgiften är \$ 20 Can.

Den svenska truppen kommer att bestå av 12 aktiva seglare, 2 ledare och 1 läkare. Avtransport av jollarna sker med SAL:s M/s Torsholm från Göteborg den 12/6, alternativt med M/s Tidaholm den 9/6. Svenska Amerikalinjen har haft vänligheten att ombesörja transporten för ett mycket lågt belopp, varför den torde kunna ske utan kostnad för den enskilde. Truppen beräknas avresa från Köpenhamn tisdagen den 27 juni kl. 13.40 med återkomst till Köpenhamn den 13/7 kl. 13.00. Enligt nu tillgängliga uppgifter torde resekostnaden belöpa sig till c:a 900 sv. kr. per person. Förbundet har på olika håll inne ansökningar om anslag, varför vi hoppas att de enskilda deltagarnas resekostnader skall kunna reduceras avsevärt.

Thörn's Båtbyggeri HUDIKSVALL

OK-jollar

GLASFIBER - TRÄ - KOMPOSIT
Master - bommar - tillbehör

Tel. 0650/143 00

O.K.D.I.A.

Vid slutet av 1966 var OK-seglarna i 24 länder officiellt anslutna till OKDIA (OK Dinghy International Association). Tyvärr har vi ingen aktuell uppgift på antalet jollar. Totalsumman torde i varje fall ligga mellan 6.000 och 8.000. Sverige har fortfarande det största antalet med mer än 1.800 utlämnade reg.-nr.

Nedanstående adressförteckning kanske kan vara till nytta vid utlandsresor eller korrespondens.

Ordförande: Cornelius Vroege, (Haarlemse Jacht Club), O.K. Comite-Nederland, Kreklaan 1 a, **Spaarndam**, **Holland**.

Sekreterare/skattmästare: Basil Crosby, (Frensham Pond S.C.), British O.K. Dinghy Class Association, Lion Yard, **Farnham**, **Surrey**, **England**.

Kommitté:

Stig Caap, Svenska OK-jolleförbundet, Gästgivarevägen 9, **Äby**, **Sverige**.

Alex Tasse, Association Belge des Yoies O.K. Groenendaallaan 270, **Antwerpen 3**, **Belgien**.

Sten Waldö, Dansk OK-Jolle Klub, Granholmen 14, **Holte**, **Danmark**.

Kontaktmän och nationella organisationer:

Australien: J. Hardie, Australian O.K. Dinghy Association, 12 Iandra Street, **Concord West**, **N.S.W. AUSTRALIA**.

Barbados: A. Leacock, F.R.C.S. Sharon Hill, **St. Thomas**, **BARBADOS**, **West Indies**.

Belgien: A. Tasse, Association Belge des Yoies O.K. Groenendaallaan 270, **Antwerpen 3**, **BELGIQUE**.

Canada: J. Kamichaitis, Canadian O.K. Dinghy Class Association, 897 Bloor St. W. **Toronto**, **Ontario**, **CANADA**.

Danmark: I. Andersen, Dansk O.K. Dinghy Klub, Strandvangsvej 47, **Hvidovre**, **DANMARK**.

Finland: C.-J. Boucht, Suomen O.K.-Jollaliitto, Postilokero 15162, **Helsingfors 15**, **FINLAND**.

Frankrike: M. Corboz, ASPRYOK, 71 Avenue de Ceinture, **Enghien**, (SetO), **Paris**, **FRANKRIKE**.

Holland: C. J. Vroege, O.K. Comite-Nederland, Kerklaan 1 a, **Spaarndam**, **HOLLAND**.

Italien: G. Bassan, Associazione Yole OK Italia, Via di Amicis, No. 26, **Milano**, **ITALIEN**.

Japan: M. Kojima, Japanese O.K. Dinghy Association, 1—30 Ebisunishi, **Shibuyaku**, **JAPAN**.

Kenya: P. Cooke, Box 6150, **Nairobi**, **KENYA COLONY**.

Marocko: R. Foucault, Av. Allat ben Abdullah, **Mohamedia**, **MAROCKO**.

Nya Zeeland: Mrs. B. E. Roberts, New Zealand O.K. Dinghy Association, 61 Anzac Street, **Auckland N 2**, **NEW ZEALAND**.

Norge: J. Amundsen, O.K.-Klubben, **Bekkestua**, **Prestua**, **Presterud Allé 2**, **NORGE**.

Polen: Z. Rasinski, O.K. Chairman, Polish Yachting Association, **Warszawa**, **Chocimska 14**, **POLEN**.

Portugal: Club Naval Lisboa, **Lissabon**, **PORTUGAL**.

Rhodesia: J. Harvey, Box 578, **Bulawayo**, **RHODESIA**.

Sydafrika: V. Proctor, 43 Westmeath Road, Parkview, **Johannesburg**, **SOUTH AFRICA**.

Sverige: S. Caap, Svenska OK-jolleförbundet, Gästgivarevägen 9, **Äby**, **SVERIGE**.

Tasmanien: R. Blundell, c/o Y.M.C.A. **Hobart**, **TASMANIA**.

Thailand: Mom Chao Bhisatej, Shell House, **Bangkok**, **THAILAND**.

Tyskland: U. Bach, German OK Dinghy Association, 2. **Wedel/Holst. Ryd-Hockner Str. 16**, **DEUTSCHLAND**.

USA: O. Winter, United States O.K. Dinghy Racing Association, 103 13th Avenue E, Apt. 26, **Seattle**, **Washington**, **USA**.

Zambia: R. Lohr, P.O. Box 1301, **Kitwe**, **ZAMBIA**, **Africa**.

Glöm ej

När Du säljer Din OK-jolle meddela förbundskansliet namn och adress på den nye ägaren.
Om Du ej önskar kvarstå som medlem i förbundet, var vänlig meddela detta!

Även år 1967 fortsätter vårt tillverkningsprogram av byggsatser, halvfabrikat etc. av

OK-JOLLAR OPTIMISTJOLLAR SNIPES OK-JUNIORRIGGAR

Beställningsarbeten, service, segel, beslag, utombordsmotorer. Rekvirera broschyrer och prislistor!

ALVARS BÅTAR, Norrköping

Kontor: Boktryckargat. 16, tel. 011/12 32 53 - Verkstad 011/40 11 7

ERBJUDANDE

Till de 2.500 kunder, som under de senaste 20 åren köpt våra båtar och byggsatser (OK-jollar, Optimistjollar, Snipes m. fl.), kan vi nu erbjuda fabriksrenovering.

Detta innebär bl. a.

Allmän renovering

Modernisering

Bantning enligt nya klassningsbestämmelser

Begär offert!

Övriga kappseglingar

Följande DM-seglingar och andra större seglingar har hittills rapporterats till förbundet.

April:

22—23 Pater-Noster-Cup — Marstrand

Maj:

6—7 De la Gardie-cup — Lidköping
13—15 Picasso Cup (samtidigt DM för Värmland i OK, Finn och Optimist) — Kristinehamn
13—15 Rasta-regattan — Rastaholm
13—15 La Rochelle-veckan — La Rochelle, Frankrike
20—21 Ostkustcupen — Mönsterås.
20—21 OK-seglingar — Ystad
27—28 DM för Bohuslän—Dalsland — Ljungskile
27—28 "Värköret" (samtidigt DM för Stockholm) — Nynäshamn

Juni:

3—4 Pampas Cup (samtidigt DM för Östergötland) — Norrköping
3—4 DM för Uppland — Uppsala
3—4 DM för Gästrikland — Gävle
3—4 Vidösternregattan — Värnamo
10—11 DM för Göteborg — Hjuvik
10—11 Oscars Cup — Oskarshamn
17—18 DM för Skåne — Lommabukten
17—18 DM för Norr- och Västerbotten — Luleå
18—24 Kieler Woche — Kiel, Tyskland
22—25 International Fair Cup — Poznan, Polen
23—25 Vänernregattan — Mariestad
24—25 Midsommarregattan — Sollerön

Juli:

2—6 KNS:s Landsregatta — Horten, Norge
13—17 Championat National — La Rochelle, Frankrike

17—18 Försöksseglingar på SM-banan — Västervik
22—26 Polish Championship — Zegrze, Polen
23—28 British Championship — Skottland
27—29 Norgemästerskapen — Oslofjorden

Aug.:

9—13 Skandinaviskt Mästerskap (NM) — Tönsberg, Norge
12 Öppna kappseglingar — Ekoln
19—20 Sola Cup — Karlstad

Sept.:

2—3 Scottish Championship — Newburgh, Skottland
9—10 USS:s Höstregatta — Uppsala
9—10 Vikinga-Cup — Nynäshamn
15—17 Cup of Polish magazine "Zagle" — Zegrze, Polen
23—24 Rörpokalseglingen — Värnamo
23—24 Skol-SM — Gottskär

Okt.:

13—22 International OK-Dinghy Pacific Championship and Ocean Race — Cairns, Australien

om du styr för högt.

Från 2—3 upp till 10—12 m/sek. skall det progressivt planas ut. Fortfarande skall seglet leva längs hela mastliktet när du lo-var, och det skall bara planas ut så pass att du nått och jämnt orkar hänga — inte mer.

När seglets buk är nere i storleksordningen 1:25 har du nått gränsen för din vikt, och sedan är det bäst att låta seglet "skeva" ut progressivt med början i toppen.

Detta var vad jag tror bör hända. Säkert finns det nog inte så många som helt går med på de elementära krav jag skisserat, och lika säkert fordras massor av arbete innan allt detta fungerar. Tag ingenting för givet. Du hittar inte den rätta lösningen utan att först göra misstag. Låt inte dina misslyckanden slå ned humöret, dom kan vara mycket värdefulla erfarenheter!

Geoff Smale

nyzeeländsk mästare i F.D. 1965/66
(Ur N.Z.N.O.D. Newsletter)

OK-MASTER i sitca spruce

trimmas till alla slags segel.

STANDARD, limmad av 2 delar
d. kr. 450:—

SPECIAL, limmad av 6 delar
d. kr. 550:—
ab Vejle

Henriksens Jolleværft

Vejle - Danmark (C581) 8321

NYTRYCK AV STADGAR

Svenska OK-jolleförbundets samtliga stadgar och bestämmelser har översetts och kompletterats. De kommer nu att tryckas i ett gemensamt häfte, som beräknas utkomma i maj 1967. Häftet utsändes till samtliga medlemmar.

Startskottet har gått

för Stockholms första specialbutik just för Er

Här ska Ni finna allt i tillbehör och beslag m. m. som en småbåtsseglare kan önska sig. Vi ska hålla en rak kvalitetskurs och ge Er all den service Ni har rätt att vänta Er i en specialbutik. Kom gärna in och prata båt med Kay Bargholtz!

Vad finns det mer?

För att plocka några exempel:

Holt Allen beslag i nylon och rostfritt

RSJ Barton block och beslag i vävbakelit, nylon och rostfritt

Philippe Holland specialbeslag för FD och Flying j:or

Elvströms flytvästar, självlänsar osv.

Gibb block och skotlås i vävbakelit

Crewsaver: flyttankar i 15 storlekar

Race-Lite rostfria beslag

Rolege uthalarbeslag i rostfritt

Proctor: master, bommar och beslag i aluminium

Master bommar, roder m. m.

Vi kan inte räkna upp allt — kom in och upptäck själv så får Ni på samma gång se så sympatiskt låga priserna är. Vi ska gärna hjälpa Er med specialbeställningar om vi inte har vad Ni söker i beslagsväg.

Välkomna till:



Stern Marin

Östermalmsgatan 96 (vid Karlaplan), Sthlm Ö tel 605781

Öppet: månd.—fred. 9—18, lörd. 9—13. Lunchstängt 13—14. Fr.o.m. maj t.o.m. aug. fredagsöppet till 20

- BREVPAPPER
- FAKTUROR
- BLANKETTER
- KUVERT
- TIDSKRIFTER
- BÖCKER

DET BLIR ALLTID RESULTAT

- PROGRAM
- AFFISCHER
- VISITKORT
- STÄMPLAR
- OFFSETTRYCK

MED BRA TRYCKSAKER...



I-TRYCK AB

LULEÅ - Tel. 0920/105 00

TILL SALU

OK S 540

Mycket välbyggd och välvårdad. 2 ställ: Elvström 66 och Båtmaterial. Lågt pris.

Staffan Kälvesten, Ladugatan 10, Strängnäs. Tel. 0152/107 72.

OK S 1603

"Josephine", byggd -66. Marinexsegel. Säljes billigt.

Stud. Bo Lindgren, c/o Jonasson, Läckövägen 28, Johanneshov.

OK S 1274

Byggd -65, min.vikt, Elv.-segel, plastad utv., rikl. utrustad.

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

OK S 1354

Alvar Larsson-bygge -65 med Elvströmsegel, självläns och kapell. Säljes p.g.a. utlandsresa.

Göran Solders, Barrstigen 14, Lidingö. Tel. 08/766 14 40.

OK S 1270

byggd -65, composit, Elvströmsegel, minimivikt. 3.000:—.

L. Ekholm, Strömgatan 20, Sundsvall. Tel. 060/11 92 01.

OK S 1702

byggd -66, plast, Elvströmsegel, minimivikt. 2.500:—.

L. Ekholm, Strömgatan 20, Sundsvall. Tel. 060/11 92 01.

OK S 1338

byggd 1965, Marinexrigg med Elvströmsegel ev+stormsegel, välvårdad.

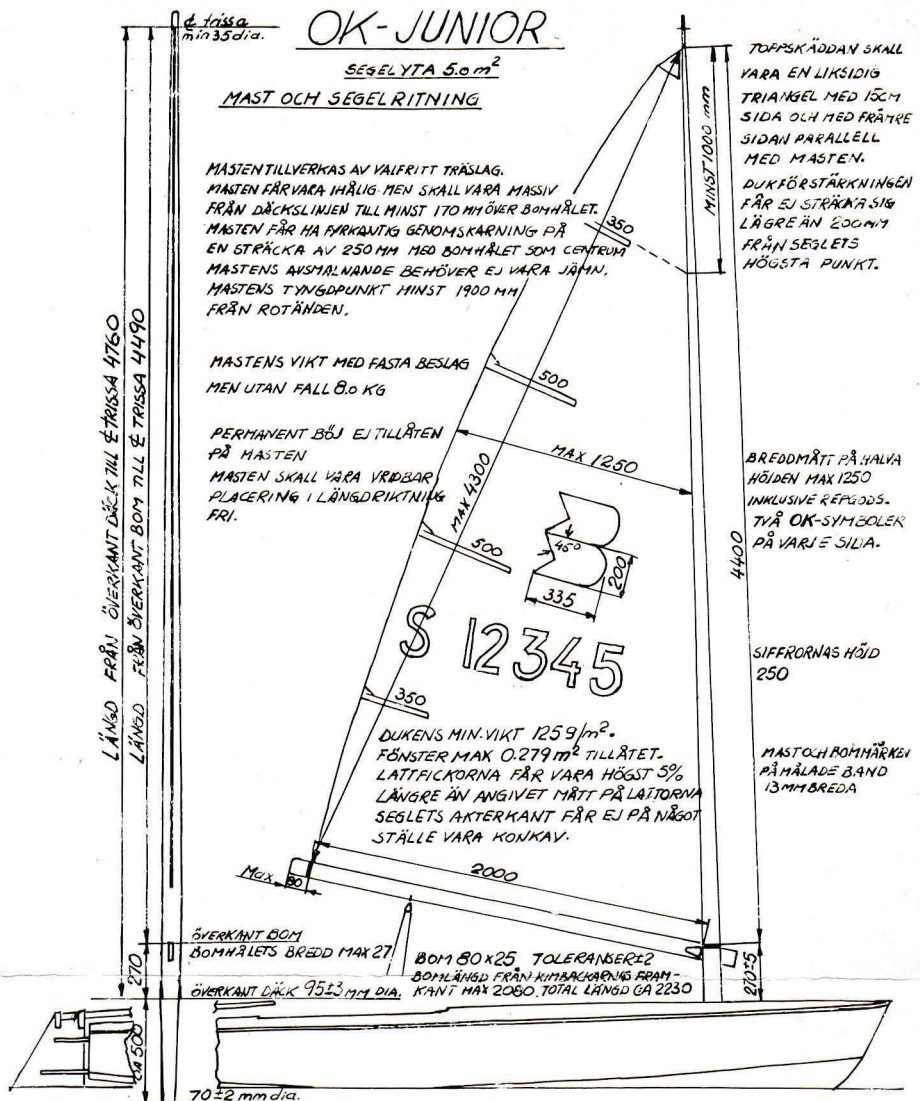
Göran Lindquist, Sturegatan 11, Malmö. Tel. 040/97 18 20.

Blazermärken, kr 5:—

Klubbnålar, kr 5:— och

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

kan enklast köpas från förbunds-
kansliet genom beställning per post-
giroinbetalningskort (gul blankett)
med notis om vad beställningen av-
ser. **Undvik** beställning per brev,
telefon eller postanvisning!



OK-JOLLE FÖRSEDD MED JUNIORRIGG.

011.68
C.A.P.

Då många frågat om juniorriggens mått publicerar vi här riggritningen igen. Det tycks även råda tveksamhet om jollarnas numrering. OK-juniorbåtarna är OK-jollar och skall registreras som sådana hos Svenska OK-jolleförbundet i det löpande nummerregistret. Skrovet skall givetvis mätas precis som ett OK-skrov, och den färdiga båten skall i allt utom riggen fylla bestämmelserna för OK-klassen.

SEGEL

Elvström -66. Pris 400:—. Thörnmast och bom, intrimmad till seglet. Pris 300:—.

Peter Bernstein, Strandvägen 16, Sandviken. Tel. 026/25 48 02.

SEGEL

Elvström -65.

Bengt Larsson, Transtigen 14, Nynäshamn. Tel. 0752/129 77.

SEGEL

Bengt Johansson -64, kr 275:—.

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

SEGEL,

Rockall -64, säljes billigt.

Karl-Erik Ståhl, Solvallavägen 39, Sundbyberg. Tel. 08/29 76 70.

ELVSTRÖM SAILS AB



Kommendörsgatan 11 - Göteborg V
Tel. (031) 42 43 88 - 42 43 89

Kappseglingsssegel - Flinn- och Trapez Jollar - Självlänsare - Whinsh block-Elvströmvästen och skotet

VI SOM VILL UPP...

O.K. DINGHY WORLD CHAMPIONSHIP 1966

FINAL RESULTS

1. G. Andersson	BMS	11,7	0	5,7	15	5,7	23	5,7	26	66,8
2. B. Arneson	BMS	13	16	0	13	14	32	8	5,7	69,7
3. IB. Andersen		10	24	8	19	0	26	19	10	90,-
4. S. Sjöström	BMS	0	14	80	52	3	3	10	16	98,-
5. B. de Bock		30	15	17	5,7	66	0	13	18	98,7
6. S. Baysen	BMS	14	13	14	17	66	8	30	3	99 -
7. P. Jensen		2	26	25	0	17	80	0	13	10
8. S. hede			11,7	10	16	11,7	10	79	43	
9. F. en						20		16	14	
?						24				

B.M.S.=MARINEXBÅT — MARINEXMAST — MARINEXSEGEL

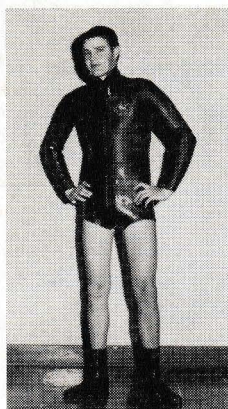
OK-SEGLARE VÄRLDEN RUNT NÄR TOPP-RESULTAT MED MARINEXPRODUKTER. — OK-SEGEL (även juniorsegel), OK-MASTER (special- och standardutförande), OK-BOMMAR, OK-BESLAG (begär katalog), KOMPLETTA OCH SKROVKLARA OK-JOLLAR.

...KONTAKTA **MARINEX** GÖRAN ANDERSSON, Box 13

MARSTRAND - Tel. 0303/600 55

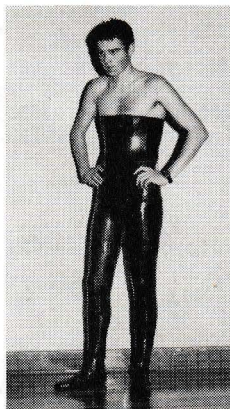
Våtdräkter gjorda under erfarenhet

JACKA



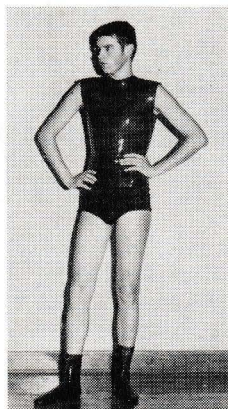
175:—

BYXOR



135:—

VÄST



65:—

Resultat:

- ★ Smidig!
- ★ Stark!
- ★ Varm!
- ★ Passform!
- ★ Stil!
- ★ Kvalité!

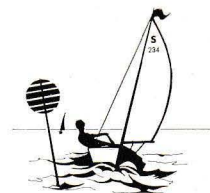
- Snabba leveranser
- Full bytes- och returrätt

Rekvirera måttschema nu!

Aqua-Sports våtdräkter, hårt beprövade i dykarkretsar

- ★ Bästa amerikanska neoprenegummi 5 mm
- ★ Nylon — dragkedjor — cordsbeläggning
- ★ Självhäftande krage

(Priserna inkl. emballage exkl. oms., frakt.)



T.B.s Sjösport

BOX 292, UPPSALA 1
TEL. 10 19 33, 14 19 60