

OK bladet

Ärg. 11 Nr 1

28.4.1970

Tre nya segel

— RICKARD SARBY —

Artikel ur "Till Rors", återgiven med benäget tillstånd av tidning och författare.

En tidig vårdag hissas i hamnen tre splitternya OK-segel, alla likadana och av samma underbara märke. Så sker förmodligen på många andra ställen i vårt land och seglens ägare ser förhoppningsfullt fram mot en segerrik sommar.

Utan att ens titta, kan man genast säga att dessa tre likadana segel är inte likadana. Det kan inte ens framställas två likadana. Men vi får acceptera att seglen är så lika som det går att göra tre segel.

Ändå ser ögat tre segel som under segling i 3 m/sek. vind betar sig ganska olika. Det jag fäster mig vid är seglens vibrerande akterkanter. Det åtråvärda är naturligtvis ett segel som drar lugnt och effektivt. I frisk vind förekommer ofta vibrerande, eller rent av fladdrande segel, när rorsman nödgats trimma seglet för att kunna behärska jollen, men i snåttliga vindar skall segel inte vibrera. Även om störningen bara härstammar från yttersta akterkanten, skapas vågor som rullar framåt i seglet. Sådant kan inte främja dagkraften.

Störningen kan uppstå av flera orsaker. Seglen är dock satta till tre olika bommar, hissade på tre olika master och skotade av tre olika rorsmän. Som en första undersökning av seglen föreslår jag att ägarna tar sina segel och byter jollar med varandra. Kanske visar det sig att en annan mast- och bomkombination gör seglet lugnare. Sedan är det lätt att med vanliga belastningsprov ta reda på hur den riggen böjer sig i förhållande till er egen. Alltför mjuk mast eller bom är en vanlig felkälla.

Om seglet betar sig lika på alla tre riggarna, kan vibrationerna bero på två andra orsaker. Den ena är rorsman, som skotar seglet hårdare än de andra och planar ut sitt segel mera. Seglet blir så flackt att akterkanten liksom släpper och börjar vibrera. För att kontrollera den orsaken måste rorsman och segel byta

plats. Dvs. de tre rorsmännen måste segla igenom de tre seglen. Visar det sig då att ett segel vibrerar mer än de andra, på alla riggar och i händerna på alla rorsmän, måste orsaken sökas i själva seglet.

Vanligaste felet är att seglet har jämn rundad akterkant, vilket betyder att segelduken inte bildar rak linje från latta till latta, utan går i båge utanför den raka linjen. När seglet skotas ner sträcks duken så att linjen blir rak från latta till latta. Överskottsduken sjunker in och bildar en våg mellan latterna, tillräcklig för att starta störningen. Vik in överskottsduken, nåla eller tejpa och pröva hur seglet ändrar sig. Hjälper inte detta, måste akterliket kortas, genom in-tagningar i våderna. Pröva först med att vika och nåla.

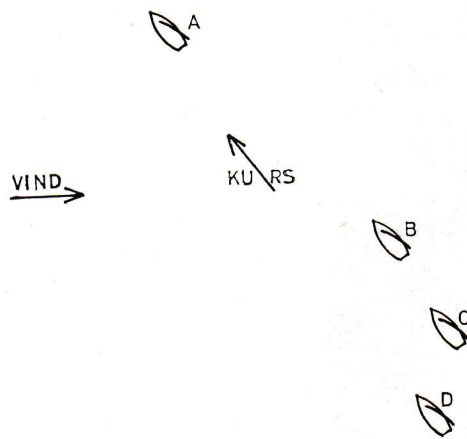
Så småningom kommer vi fram till tre lika dragvilliga segel. Ändå kommer seglen alltid att färdas olika fort runt kappseglingsbanan. Den mänskliga faktorn är ofrånkomlig. De små skillnaderna mellan elitmännen kan möjligen till en liten del skyllas på seglets mer eller mindre fulländade funktion. De stora skillnaderna, mellan eliten och de övriga, berättar mer om rorsmans förmåga att låta det dragvilliga seglet dra, eller rorsmans förmåga att hindra seglet från att dra.

Kappseglarens barnsjukdomar

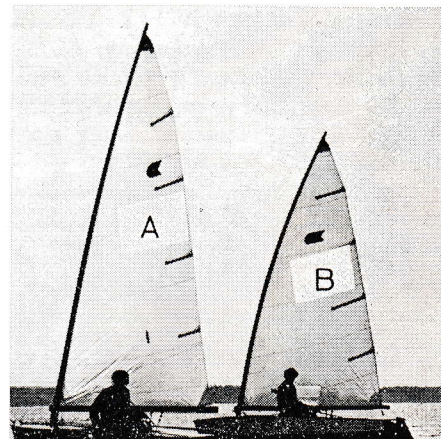
Vi hoppar en bit framåt i tiden, till en nästan allt för strålände sommardag. En grupp OK-jollar seglar om ett mästerskap av något slag. Högsommarbris, 2 m/sek. Den räckte till start och den räckte första kryssen. Därefter härskade omväxlande vindstilla och meteorologiskt kaos. På något sätt tog sig jollarna fram till sista rundningsmärket. Fältet är förvånansvärt väl samlat och träffas nu av en vacker bris. Tre m/sek. och ingen sjögång, det är fint för OK-jollar det.

Kursen har blivit sträckbog till målet. Segraren går i mål, följd av ett par andra jollar.

Så kommer en intressantare grupp. En yngling, som alltså på sträckbog ligger ungefär 75 meter från mållinjen. Efter honom, på 25, 35 och 40 meters avstånd, kommer tre jollar. (Bild 1.)



Vinden är alldeles jämn och lika för dem alla. Ynglingen ser sina förföljare. Nej, att han ser sina förföljare är inte riktigt rätt. Han hypnotiseras av sina förföljare. Han glömmer sitt segel. När den första passerar, ganska nära i lä, "svävar" halva seglet. (Bild 2.)



Han tittar upp på sitt segel. Tror nog inte längre på det där seglet, men försöker ändå som hastigast skota in och falla av för att få luft. Alltför snart fångas hans intresse av de nästa två. Fienderna passerar honom praktiskt taget sida vid sida, nära i lä. Kursen är åter för hög och seglet svävar som nyss. Framfarten genom vattnet är obetydlig. (Bild 3.)



Näväl — alla är vi barn i början. Den första barnsjukdomen heter "det fladdrande seglet" och är effektivaste sättet att hindra seglet från att dra. För den som inte i tid vänjer sig av med att studera motståndarna kan sjukdomen bli kronisk. Konkurrenterna kan möjligen bevakas med omväxlande höger eller vänster örsnibb — blicken skall vara i seglet. I en liten vändsnabb båt måste ögat hela tiden fixera den punkt där seglet släpper luft först. Man skall vara mycket högt uppe på rangskalan innan man har råd att låta ögat titta bort från seglet.

När rorsman tillfrisknat från den första, är det stor risk att han drabbas av den andra barnsjukdomen, som vi kan kalla "domkraftskotningen". Också den med god förmåga att hindra seglet från att dra effektivt. För det mesta är det så här i livet, att när vi vill ha fart på något, blir det bättre fart ju hårdare vi tar i. Vi har det alla inom oss, att kraft ger fart. När rorsman ser en fiende närma sig akterifrån, är det så lätt att rent instinktivt dra i skotet. Man offerar kraft för att det skall gå fortare. På sätt och vis lyckas det — motståndaren närmar sig fortare. En besvärlig sjukdom, som vill bli värre med åren, allt efter som styrkan ökar. Botemedlet heter självdisciplin.

Som en följd av ovannämnda krämpor kommer ännu en, "den felaktiga skotningsvinkeln". För varje kombina-

tion av vind, våg, segel, rorsman, skrov och rigg finns det en skotningsvinkel där seglet bäst skulle driva farkosten framåt. Felaktig vinkel är ett sätt att minska seglets effekt, men är inte lika ödesdigere som de tidigare. Egentligen är det förunderligt hur lika fort två båtar kan kryssa till samma punkt, med två helt olika skotningsvinklar. Förmodligen har båda lika mycket fel, men åt olika håll.

Hur finner man den rätta vinkeln? Endast genom övning. Med dagens utstuderade skotlöpare justeras vinkeln kontinuerligt, för att passa till vindstyrka, sjögång eller position i förhållande till motståndare. Kan man tvinga sig att segla effektivt på kryss?

Vi vänder oss mot den ljusa sidan, rorsmäns fåfänga att låta seglet dra. Vi menar väl då att det segel som vinner kryssen har bästa draget.

Bara seglet får vind så att det fyller och varken svävar eller fladdrar, måste det ju dra. Tyvärr är det inte så enkelt. Några rorsmän lyckas alltid få seglet att dra bättre än andra. I dag ser man sällan på kapseglingsbanan direkt fladdrande segel. Men för övrigt kan man på en stor regatta studera hela effektkurvan. T. ex. i 4 m/sek. Eliten måste kämpa hårt mot sina segel, redan i full hängning, följda av dem som inte behöver arbeta så hårt, men ändå hänger ut, följda av dem som sitter på kanten och drömmer om nästa segel (som heller inte kommer att bära dem utombords.)

Det mest närliggande för att öka effekten, är hängningen utombords. Men hängning utanför båten kopplar vi mest ihop med friska vindar, 5 m/sek. och mera. Vi vill inte se att de bästa rorsmännen hänger utanför redan i 3 m/sek. eller mindre. Vinden är lika för alla, men den går att utnyttja på olika sätt.

På vår sjö har vi i många år sett en finnjolle som är ute och seglar, i alla vindstyrkor från 2 till 15 m/sek., med rorsman i hängning utanför jollen. Rorsman var och är Boris. En tid seglade han en tillverkning som nästan blev världsberömd för sin effektivitet. Vi kanske avundades honom att han lyckats få ett segel med sådant drag att han kunde hänga ute redan i ett par sekundmeters vind. Han har provat många olika segel efter detta. Alla med den underbara kraften att bära rorsman utombords i lika lätta vindar. Fanns det flera jollar på sjön, kunde man på flera kilometers håll peka ut S 318. På alla andra jollar stack det upp litet mera av rorsman.

SVENSKA OK-JOLLEFÖRBUNDET

Ordförande:

Sten Marklund, Box 1260, 960 24 Harads, tel: 0928/101 34, sommaradress: Box 40030, 951 04 Luleå.

Sekreterare/Kassör:

Sven-Göte Roth, Vallgatan 30, 371 00 Karlskrona, tel: 0455/178 09.

Ledamöter:

Bengt Wrangel, Rönngatan 12, 871 00 Härnösand, tel: 0611/151 42.
Per Westlund, Odengatan 21⁵, 114 24 Stockholm, tel: 08/21 27 04.

Redaktör för OK-bladet: se ordförande.

Svenska OK-jolleförbundets postgiro-konto:
44 04 20 c/o Roth.

Genom att på kryss bege sig ut i hängning mycket tidigt, dvs i låga vindhastigheter, tvingar sig rorsman själv att segla på ett effektivt sätt. I hängning nere på fribordet får han väldigt stort intresse av att hålla seglet väl fyllt och dragande, annars åker han på rygg i sjön. Han kommer att segla en lägre kurs, segla fortare och driva mindre, han kommer att segla med bättre vind än de konkurrenter som inte vill hänga utanför. Vi vet att vinden ger fart, men vi glömmer att farten ger vind. Eftersom jollen möter vinden, kommer en del av farten att adderas till vindhastigheten.

Kan det löna sig att fara fram och tillbaka över sjön på en låg kurs, när man skall arbeta sig upp till lovart? För lätta båtar är det nog så, att farten har avgörande betydelse för slutresultatet.

Avdriftseffekten

Hittills har jag bara berört vind, segel och rorsman. Men vi har också vattnets egenskaper att tänka på, vattnets tröghet som är så viktig att förstå.

Vi vet att en långsamt kryssande farkost driver mera sidleds än en farkost som kryssar fort. På alla andra kurser än rent akterlig vind vill vindens tryck i seglet flytta jollen sidleds. För att hindra detta har vi centerbordet, i viss mån rodret och i viss mån delar av skrovet, som tillsammans bildar jollens avdriftsplan.

Antag att ni tar en plank och försöker dra den på tvären genom vattnet. Om ni plötsligt kunde anbringa en dragkraft på 10 kg, skulle det i första ögonblicket inte hända någonting alls. Fort-

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.

sätter draget kommer plankan att sättas i rörelse, samtidigt som vattenvirvlar bildas kring plankans kanter. Den kommer att sättas i rörelse allt snabbare tills virvelbildningsmotståndet växt så att det motsvarar dragkraften 10 kg. Plankan har nått sin maximala "avdrift" vid den dragkraften. Men det behövdes tid innan den kom igång.

Ju längre tid jollens avdriftsplan vilar mot en bestämd vattenmassa, desto snabbare kommer vattnet att sättas i rörelse och desto mer driver farkosten. Ju fortare farkosten flyttar sig framåt, desto ofare träffar den nya stillastående vattenmassor och driver mindre sidleds.

Ökar vinden så att vi inte orkar bära segelytan, räddar vi oss vanligen genom att lova och spilla ut överskottstrycket i seglet. Samtidigt minskar farten och avdriften ökar. Någon gång kommer ni att möta en rorsman som specialiserat sig på att segla en låg krysskurs även i hård vind, ofta med starkt fladdrande segel. Han seglar lågt, han seglar fort, han driver obetydligt. Han kommer förmodligen att vara först vid märket. I hård vind och sjögång har man varken tid eller ork att grubbla över avdrift. För en lätt jolle, som slungas av vågorna, blir avdriften förfärlig om rorsman inte orkar hålla fart.

Jag summerar till ett gott råd: Trimma hänganordningarna så att ni kan hänga så effektivt och bekvämt som möjligt. Ni behöver inte hänga så vansinnigt långt ut, det orkar ni ändå inte, men ni skall kunna hänga nere på skrovet länge, hänga där jämt. Men gör det inte för bekvämt att komma ombord igen.

När det behövs, lyfter självbevarelse-driften in er.

Att kryssa med catrigg

Vi återvänder en stund till seglet.

En gång i tiden när jag började segla kanot, användes huvudsakligen två riggtypen på småbåtarna. Slupriggen (storsegel och fock) samt kanotriggen (storsegel och mesan). Båtar med ett segel talade man egentligen inte om. Det fanns kilometervis med undersökningar, som alla kom fram till att slupriggen var helt överlägsen allt annat. Senare visade det sig att i klasser där man mätte den verkliga segelytan, kunde kanotriggen mycket väl tävla med slupriggarna.

Catriggen (det ensamma seglet) har hjälpts fram av olympiaderna. Alla gånger, utom en, har man använt catriggade jollar för enmansprovet i OS. Utvecklingen gick mot enklare farkoster. Catriggarna ökade i antal, ökade i fart och började allvarligt hota slupriggarna.

Kunde ett ensamt segel verkligen vara effektivt? Vetenskaparna blev intresserade. I mina gömmor fanns en tid en

engelsk artikel, skriven ganska tidigt i finnjollens liv. Den beskrev vindtunnelundersökningar av det ensamma seglets effektivitet. Man hade funnit en säregen effektkurva. Jag minns nu inte de exakta siffrorna, men förhållandet var ungefär så här: När vindinfallsvinkeln var sådan att seglet just började "lätta" framme vid masten (seglet "stallade" som flygarerna vill kalla det), då var effekten ungefär 30. I det ögonblick seglet fyllde — ni vet, ibland är det faktiskt så att seglet säger plopp när det fyller — då var effekten 60. Om seglet sedan fick falla av ungefär lika mycket som från ställningen till ploppen, blev vindinfallsvinkeln för brant och effekten sjönk till 40. Allt detta hände inom ett fåtal grader. För att det ensamma seglet skulle vara effektivt, måste det alltså hela tiden seglas inom en mycket smal sektor. Artikeln slutade med en undran, om det verkligen är möjligt att segla en catriggad jolle på detta sätt. Under vissa förhållanden hade nämligen finnjollarna råkat vifta på svansen åt engelsmännens stolthet, 14-fotaren (slupriggad 2-mansjolle).

I dag vågar man nog säga att rorsmännen behärskar den konsten. Men hur är det möjligt? Ja, den ena sidan av sektorn är inte svår att finna. Den gränsen är nådd när seglet börjar lätta framme vid masten. Svårare är det åt andra hållet, när seglet redan är fyllt och sedan kommer i för brant vinkel mot vinden. Det syns inte. Rorsmännen lärde sig snabbt att hela tiden "känna efter". Man seglar så att man anar den synliga gränsen, och faller av för att få topp-effekten en stund. Sedan kan det väl inte undvikas att jollen kommer en aning för lågt, men får genast kila upp till den synliga gränsen, och så ner igen. På den tid det tog att läsa de två sista meningarna, har manövern kanske upprepats 20 gånger. När de bättre rorsmännen far fram i vågorna, är rodet inte stilla ett enda ögonblick. Man kan inte kalla det för vrickning — då skulle det vara förbjudet — utan det är ett evigt pendlande och trevande efter sektorgränsen. Och just genom sin förmåga att hålla jollen nära den kurs där seglet är mest effektivt, kan de bästa rorsmännen gå ut i hängning tidigare än andra. På köpet kommer den effekten, att rodrets korta, tvära, knyckiga knuffar lyfter akterskeppet till lovart, eftersom jollen alltid är något lovgirig.

Men ibland blåser det inte alls

Långt ute från sjön ser jag tre OK-jollar komma ut ur hamnen. Sjön ligger spegelblank. Tre jollar är alltid lika med kappsegling. Det syns tydligt att jollarna tävlar med varandra. En rorsman sitter nere i sittrummet och seglar jollen upprätt. De andra två seglar stående och

trampar omkull jollarna i stark krängning. Troligen för att seglet skall falla ut i en snygg buk.

Vinden är för svag att forma seglet, den kan inte ens ge en signal i seglet. För de två som seglar stående är framfarten ungefär 4 cm/sek., men det är tydligt att den som sitter nere seglar 5 cm/sek. Vad är det som gör skillnaden?

På avstånd syns det hur mycket lägre segel de krängande jollarna har. Det är inte bara seglet som kränger. Jollens avdriftsplan ligger diagonalt i vattnet och lyfts dessutom av skrovets krängning. Man har minskat avdriftsplanet, inte fritionsytorna. (Bild 4.) Även om vind-

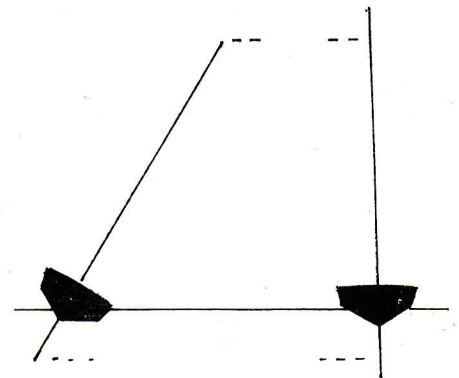


Bild 4. Krängning minskar projektionen av såväl segelplan som avdriftsplan.

hastigheten är minimal, kommer de två krängande jollarna att driva en aning mer till lä än den som seglar upprätt. Driva en aning med vinden. Avdriften måste subtraheras från den lilla vind som finns. Den upprätt seglande har helt enkelt bättre vind än de andra och driver mindre.

Många tycker säkert att sådan drivsegling inte har mycket med kappsegling att göra. Men när vinden mojar i den sista och avgörande seglingen, samtidigt som tiden rusar mot sin sista sekund, då kan konsten att driva fort vara lika med kappsegling i allra högsta potens.

Blazermärken, kr 5: —

Klubb nålar, 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!

Till dig som "lumpar"

Du som är inkallad till värnpliktstjänstgöring, meddela ditt förbands idrottsofficer att du är aktiv OK-seglare!

Vpl vid Armén kan även kontakta Arméstaben, Idrottsofficeren, **Stockholm**, vpl vid Flygvapnet Flygstaben, Idrotts-officeren, **Stockholm**. Tillhör du Marinen skall du givetvis kontakta den marina OK-seglingens eldsjäl, överstelöjtnant Nils-Erik Melinder, Ostkustens Örlogsbas, **Stockholm 100**, tel. 08-23 70 80, bost. 08-97 36 21. Förutom möjligheter till civil träning och tävling kan detta ge dig tillfälle till segling i tjänsten.

Behöver du tjänstledighet för större tävlingar, så skall du i god tid skaffa intyg om ditt avsedda deltagande att bifogas tjänstledighetsansökan. Om det gäller DM, kan sådant intyg skaffas från ditt distriktsseglarförbund eller från arrangerande sällskaps ordf. Gäller det SM, NM eller VM skall intyget vara utställt av Svenska OK-jolleförbundets ordf. eller sekr.

Från kansliet

I föregående nummer angavs felaktigt att NM 1970 skulle anordnas i Sverige. Såsom framgår av kappseglingens programmet i detta nummer skall OK-NM 1970 anordnas av Sundby Sejlförening i Danmark. Vi har nu fått ta del av den turordning som uppgjorts av Skandinaviska Seglarförbundet. Enligt denna anordnas NM:et 1970 av Danmark, 1971 av Norge, 1972 av Sverige, 1973 av Finland, 1974 av Danmark o. s. v.

*

Ang. ovannämnda NM meddelar Sundby Sejlförening följande program:

- 6 juli kl. 13, samling och inmätning
- 7 „ kl. 10, 1:a och 2:a seglingarna
- 8 „ kl. 10, 3:e och 4:e seglingarna
- 9 „ kl. 10, 5:e seglingen
- 10 „ kl. 10, 6:e seglingen och kl. 19, avslutning och prisutdelning

Anmälan till Svenska OK-jolleförbundets kansli senast den 15/6.

*

Med hänvisning till den svenska OK-jolleklassens storlek och till dess internationella framgångar har Svenska OK-jolleförbundets styrelse begärt och även erhållit en utökning av den svenska kvoten vid årets EM i Holland från 8 deltagare till 10.

11 OK-seglare i Vasaloppet

OK-seglarnas Veteranklubb, officiellt inregistrerad i Svenska Skidförbundet, kom till Mora dagen före årets Vasalopp med 11 anmälda åkare och ett stort antal supporters.

Vi laddade upp enligt de personliga tips Janne Stefansson givit oss, och doften av världens alla tänkbara vallor var stark kvällen före start. OK-seglarnas vältränade vädertår och känsliga näsor spädde tövåder för morgondagen. Det värsta som kan drabba vasaloppsåkaren, nämligen 0-före, tycktes oundvikligt. Diskussionen om klister eller inte under skidorna var stundtals våldsam, och nerverna var i dallring.

Efter väckning kl. 3 på söndagsmorgonen och frukost i Mora äntrade den tappra skaran en buss som snart försvann i nattens mörker mot starten i Sälen. Buss efter buss fraktade hurtbulnar mot startplatsen och trängseln blev värre än någonsin med rekordantalet 9.000 anmälda åkare.

Som vanligt brakade den bångstyriga horden av åkare iväg före startskottet, men blotta tanken på omstart verkar löjlig, och löparna satsade allt för att snabbast möjligt nå det hägrande målet vid Mora.

Elva kilometer från starten hade supporterskaran upprättat sin första servicestation. Blåslampor, vallor, apelsiner och termosar med olika specialbeställda saft-, socker- och honungsblandningar stod redo. Ett OK-segel hissat i en tall markerade denna första oas för OK-VK:s kämpar. Täten, med Janne Stefansson i spetsen, dök upp i härlig, mjukt fjäd-

rande stil c:a 40 min. efter start. Efter ytterligare 20 min. kom förste OK-seglare, Michael Ehrenborg, tätt följd av Bengt Larsson, Charlie Jalkner, Anders Olin och Magnus Olin. Formen var prima, men föret verkade trögt. Bara 7,5 mil kvar till mål!

Servicestation nr 2 upprättades vid Gopshus c:a 25 km från mål. Här bedömde vi att stödet behövdes bäst av tekniska, taktiska och psykologiska skäl. OK-seglet, stolt upphissat på några störrar, smattrade i vinden och var verkligen en efterlängtat syn för alla. Här var fältet mycket spritt, och Arne Bölling, Mora, hade redan gått i mål på segartiden 5 tim. 8 min.

Av OK-seglarna låg nu Magnus Olin i täten med Bengt Larsson på 2:a och Michael Ehrenborg på 3:e. Den trogna supporterskaran räknade snart även Charlie Jalkner, Anders Olin och Gunnar Andersson bland de passerande. Men efter lång väntan i begynnande blåst och snöyra, då tusentals allt trötta åkare slitit sig förbi, började vi ge upp hoppet om de återstående fem OK-seglarna.

Men ingen av dem hade givit upp! Alla tog sig de 86 kilometrarna till Mora och kunde känna sig nöjda att passera under målskynket med devisen "För framtida segrar i fädrens spår". I fädrens spår — det hade alla klarat av. Så återstår de framtida segrarna. Dom kommer i sommar!

Resultat:

1. Arne Bölling, Mora	5.08
OK-seglarnas Veteranklubb	
3056. Magnus Olin	8.21
3465. Bengt Larsson	8.35
3576. Michael Ehrenborg	8.39
4290. Charlie Jalkner	9.05
4548. Anders Olin	9.15
5849. Gunnar Andersson	10.00
5937. Lars Nilsson	10.03
6997. Lars Eliasson	10.42
7000. Ulf Bjurström	10.42
7022. Peter Eller	10.43
7574. Owe Lundgren	11.22
— — —	
Siste vasaloppslöparen	13.10

Per Westlund
Lagledare



Ur 1970 års kappseglingsprogram

"I kappsegling deltagande båt skall inneha sådant giltigt måtbrev, som den nationella myndigheten, annan erkänd instans, klassreglerna, inbjudningen till kappseglingen eller seglingsföreskrifterna kan fordra. Båten skall överensstämma med måtbrevet."

(International Yacht Racing Union's kappseglingsregler, § 19.)

Trots ovanstående regel förekommer det att kappseglingsarrangörer låter båtar utan eller med ogiltigt måtbrev starta. Då resultatlistor inkommer till Svenska OK-jolleförbundet stryks båtar som ej har giltigt måtbrev. Det är alltså oerhört viktigt för Dig att ha "klara papper" innan Du startar, i synnerhet om det gäller DM och kvalseglingar. Se därför till att Du i god tid före kappseglingssäsongen har **giltigt måtbrev**. Måtbrevet skall vara utfärdat på **nuvarande ägaren och försett med Svenska OK-jolleförbundets stämpel**. Detta gäller även det 4-sidiga måtbrevet, som vid ägandeskifte skall insändas till Svenska OK-jolleförbundet för stämpling.

Mästerskap:

OK-VM, Auckland, Nya Zeeland, 21—26 okt.
OK-EM, Enkhuizen, Holland, 25—31 juli
OK-NM, Sundby Sejlforening, Danmark, 6—10 juli
OK-SM, SS Vikingarna, Kalmar, 8—12 aug.
JSM, Apladalens SS, Värnamo, 17—19 juli
Skol-SM, Norrköpings SK, 11—13 sept.

Större internationella seglingar:

Kappelen, Västtyskland, 1—3 maj, 5 seglingar, OK
La Rochelle-veckan, La Rochelle, Frankrike, 16—18 maj, anmälan till La Societé des Régates Rochelaises, Port de La Rochelle, 17 La Rochelle, Frankrike
Schilksee (Kiel), Västtyskland, 16—18 maj, 5 seglingar, OK och Finn
XIV Fair Cup Regatta, Kiekrz (intill Poznan), Polen, 10—14 juni, 5 seglingar, anmälan till Polish Yacht Association, District Office, Poznan, Stary Rynek 71, Polen, som även lämnar utförligare upplysningar om regattan.
Öppen Internationell Regatta, Horten, Norge, 5—9 juli
Kieler-Woche, Kiel, Västtyskland, 20—28 juni
OK Dinghy International Weekend, Lemmer, Holland, 18—20 juli
Travemünde Week, Travemünde, Västtyskland, 1—8 aug.
Internationella Tyska Mästerskapen, Schilksee, 29 aug.—6 sept., 6 seglingar

Kvalseglingar:

- 9—10/5 Ostkustcupen, Mönsterås SK, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1970. Anmälan senast den 3/5 till Mönsterås SK, c/o Göran Magnusson, Box 17, 383 00 Mönsterås. Föreläggning i eluppvärmda campingstugor à kr 6:— per natt/person. Upplysningar per tel. 0499/124 25
- 23—25/5 Malmö SS, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1970. Anmälan senast den 15/5 till Malmö SS, c/o Åke Johansson, Mellanhedsgat. 27, 217 73 Malmö
- 30—31/5 Pater Noster, Marstrands SS, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1970. Anmälan senast den 25/5 till Marstrands Segelsällskap, 440 30 Marstrand. Första start för OK-jollar lördag kl. 12.20. Föreläggning enskilt på hotell eller kollektivt i gymnastiksal. Hotellrum bokas individuellt. Vid kollektiv föreläggning medföres luftmadrass och sovsäck. Startavgift kr 20:—. Fyra seglingar, som alla räknas. Olympisk poängberäkning.
- 13—14/6 Vänersborgs SS, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1970. Se separat inbjudan med detta nr av OK-bladet
- 4—5/7 Norrköpings SS o. Arkösunds JK, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1971. Anmälan senast den 25/6 till Kid-Åke Angland, Granvägen 3, 605 90 Norrköping. Startavgift kr 20:—
- 8—12/8 OK-SM, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1971
- 29—30/8 Örnköldsviks SS, kvalsegling till SM, NM, EM och VM 1971. Anmälan senast den 15/4 till Örnköldsviks SS, Postfack, 981 00 Örnköldsvik. Föreläggning vid Gullvik i 4-bädds campingstugor. Självhushåll, dock 1:a frukost till självkostnadspris

Pokalseglingar:

- 9—10/5 Ostkustcupen, Mönsterås SK, kvalsegling (se ovan)
16—17/5 Oscar Cup, Oskarshamns SS
16—17/5 Picasso Cup, Kristinehamns SS

- 30—31/5 Pater Nosterpokalen, Marstrands SS, kvalsegling (se ovan)
7/6 Ägir Cup, SS Ägir, Uddevalla
15—16/8 Kronprinsens Pokal, Karlskrona SS
29—30/8 OK-pokalen, Lidingö SS
5—6/9 De la Gardie Cup, SS Westgötarne, Lidköping
5—6/9 Viking Cup, Nynäshamns SS

Distriktsmästerskap:

- Blekinge: Karlskrona SS, 7—8/6
Bohuslän-Dal: SS Amålsviken, 16—17/5
Gotland: Slite BK, 22—23/8
Göteborg-Halland: Ölmanäs SS, 6—7/6
Hälsingland: Hudiksvall SS, 26/7
Medelpad: Sundsvalls SS, 30—31/5
Norrbotten: SK Sländan, Luleå, 23 och 25/6
Skåne: Råå BK, 30—31/5
Småland: Westerviks SS Vikingarna, 6—7/6
Stockholm: Nynäshamns SS, 23—24/6
Värmland: Kristinehamns SS (i samband med Picasso Cup) 16—17/5
Västerbotten: Ursvikens SS, 6—8/7
Västergötland: Carlsborgs SS, 30—31/5
Västmanland: Kungsörs SS, 30—31/5
Ångermanland: Härnösands SS, 6—7/6
Östergötland: Norrköpings SS, 13—14/6
Uppland: Uppsala KF, 13—14/6

Maj

- 1—2 "Tjällossningen — våren är här", Westerviks SS Vikingarna, Västervik
2—3 Lilla Värtans Frostsegling, Vikingarnas SS o. Skärsåtra BK, Stockholm
7 OK-regatta, Sandviks KS, Sandvik
7 Kappsegling, Mälårhöjdens KS, Ridarfjärden
9 Jolleregatta, Sotefjordens SS, Hunnebostrand
9 Småbåtsregatta, Lidingö SS, Lilla Värtan
9—10 Jollesegling, Tjuvkils KK, Tjuvkil
9—10 Ostkustcupen, Mönsterås SK, kvalsegling (se ovan)
10 Öppen segling, Bråvikens SS, Norrköping
16—18 Rastaholmsregattan, Stockholms SS, Rasta
23—24 Solstådsregattan (Finn och OK), KSS och KKF, Karlstad
23—24 Vårköret, Nynäshamns SS, Nynäshamn (äv. DM, se ovan)



Start för 1970 års kappseglingssäsong.

Till salu

OK S 1891

Alvarskrov med Marinexrigg, båda från hösten 1968. Handtrailer och skräddarsytt kapell. Jollen vårutrustad. Säljes p.g.a. utlandsvistelse.

Anders Martin, Klostergatan 19, 152 00 Strängnäs. Tel. 0152/115 60.

OK S 1922

Marinex 1968.

Bo Johansson, Esplanaden 28, 613 00 Oxelösund. Tel. 0155/312 74.

OK S 2027

Henriksenskrov, Marinex-special med mast och segel. DM-1:a och NM-6:a 1969.

Tel. 0480/132 01 (affärstid) 0480/149 70 (efter kl. 18).

OK S 2047

och

OK S 2137

båda byggda av Hans Åke Larsson.

Rolf Johansson, tel. 0491/178 16.

SEGEL

Marinex -68, mycket välvårdat.

Johan Larsson, Mälärvägen 24, 152 00 Strängnäs.

- 23—24 OK-seglingar, Malmö SS, Malmö, **kvalsegling** (se ovan)
- 23—24 Jolleregatta, GKSS, Långedrag
- 24 Jolleseglingen Stenungsund Cup", Stenungsund
- 30—31 Öppen segling, Norrköping SS, Norrköping
- 30—31 Mälaregattan, GSS, SSK, SSS och ÅSS
- 30—31 "Ostkustens Pärla", Westerviks SS Vikingarna, Västervik
- 30—31 Vidösternregattan, Apladalens SS, Värnamo
- 30—31 Pater Noster, Marstrands SS, **kvalsegling** (se ovan)

Juni

- 6—7 Roxenregattan, Linköpings SS, Linköping
- 13 Vårregatta, Långedrag SS, Långedrag
- 13—14 OK-seglingar, Vänersborgs SS, Vänersborg, **kvalsegling** (se ovan)
- 13—14 Bjurströms Minne, Westerviks SS Vikingarna, Västervik
- 14 Hovåsdagen, Hovås-Askims BK, Hovås
- 14 Grisslandpokalen, Örnköldsviks SS, Örnköldsvik
- 19 Öppen kappsegling, Göta SS, Jungfruholmarna
- 19—20 Bankkappsegling, SS Sjöhästen, Arild
- 20 Mälarens SF:s högtidssegling, Göta SS, Bergsholmarna
- 21 Midsommarregatta, Hjuviks BK, Hjuvik
- 27—28 Varbergsdagen, Varbergs SS, Varberg
- 28 Sandviksdagen, Sandviks KS, Sandvik
- 28 Ölmanäsdagen, Ölmanäs SS, Ölmanäs
- 28—29 Nyhamnsspelen, Båtklubben Röde Orm

Juli

- 4 Särödagen, Särö BK, Särö
- 4—5 Bankkappsegling, Svanshalls SS, Hälsingborg
- 4—5 Trälhavsregattan, juniorsegling, KSSS och Trälhavets BK
- 4—5 Bolmenregattan, SS Angantyr, Ljungby
- 5 Kullaviksdagen, Kullaviks KKK, Kullavik
- 10—12 Arkösundsregattan, Norrköpings SS, Arkösund
- 11—12 LBS:s juliregatta, Lerviks BS, Stockholm
- 11—15 Ulvöregattan, Örnköldsviks SS, Ulvön
- 12 Bankkappsegling, Vikens KK, Viken
- 12 Orrviksdagen, Orrvikens SS, Orrviken
- 12 Bankkappsegling, Ursvikens SS, Ursviken
- 12—15 Marstrandsregattan, Marstrands SS, Marstrand
- 18 Hovenäsdagen, Hovenäsets SS, Hovenäs
- 19 Tjuvkilsdagen, Tjuvkils KK, Tjuvkil
- 19 Bankkappsegling, SS Sjöhästen, Arild
- 24—26 Bankkappsegling, SS Sjöhästen, Arild
- 25—26 Bankkappsegling, Pinhättans SS, Barsebäck
- 26 Öppen kappsegling, Vänersborgs SS, Grönvik
- 31/7—2/8 Luleregattan, SK Sländan och Luleå SS, Luleå

Augusti

- 1—2 Bankkappsegling, Torekovs YK, Torekov
- 1—2 Dalaröregattan för juniorer, KSSS
- 1—2 Härnösandsregattan, Härnösands SS, Härnösand
- 2 Bankkappsegling, Malmö SS, Malmö (ingår i Kong Chrictian X:s pokal)
- 8 Hjuviksdagen, Hjuviks BK, Hjuvik
- 8 Vindhemsregattan, Sundsvalls SS, Sundsvall
- 8—9 Lergökaseglingen, ÅSSS, Ängelholm

- 8—9 Bankkappsegling, Abbekås-Ystads SS, Ystad
- 8—9 Flaxenviksregattan, Flaxenvikens SS, Åkersberga
- 8—9 Göta SS:s jubileumsregatta, Göta SS, Jungfruholmarna
- 9 Gullviksregattan, Örnköldsviks SS, Örnköldsvik
- 9 Öppen kappsegling, SS Hjälmaren, Grythem
- 15 Börstskårsseglingen, SK Sländan, Luleå
- 15—16 OK-regatta, Mönsterås SK, Mönsterås
- 15—16 Getfotsregattan, SS Brunnsviken, Stockholm
- 15—16 Öppen kappsegling, centerbordsbåtar, Oxelösunds SS, Oxelösund
- 15—16 Småbåtsregatta, Borens SK, Motala
- 16 Prisseglingen, SK Sländan, Luleå
- 16 Marstrandsdagen, Marstrands SS, Marstrand
- 22—23 Jolleseglingar, Tjuvkils KK, Tjuvkil
- 22—23 Grönviksträffen, Vänersborgs SS, Grönvik
- 29—30 Jolleregatta, Ljungskile SS, Ljungskile

September

- 5—6 DSK:s höstregatta, Djursholms SK, Djursholm
- 6 Arendalsregattan, Arendals SS, Arendal
- 6 Ålstens småbåtssegling, Ålsten
- 6 Slutsegling, Luleå SS, Luleå
- 12—13 OK-Cup, SS Angantyr, Ljungby
- 13 Septemberryssen, SK Sländan, Luleå
- 20 Småbåtsregatta, Huvudsta KK, Ulvsundasjön,
- 26—27 Höstregatta, Kungl. Tekn. Högskolans SS, Stockholm

Oktober—November

- 31/10—1/11 Frostbiten, Westerviks SS Vikingarna, Västervik

Nedanstående OK-jollar saknar godkänt mätbrev

2	3	4	21	25	36	40	43	1366	1367	1369	1372	1391	1402	1403	1411
72	101	102	103	105	106	109	110	1416	1420	1426	1427	1428	1429	1430	1431
111	112	126	131	141	146	159	174	1435	1437	1442	1445	1447	1457	1458	1463
175	176	179	182	183	190	194	197	1478	1485	1486	1489	1496	1508	1514	1519
206	207	208	209	210	215	225	239	1520	1521	1522	1523	1525	1529	1536	1537
249	250	259	263	286	291	293	294	1540	1545	1550	1558	1565	1567	1568	1584
297	302	309	316	324	353	354	359	1585	1593	1598	1600	1601	1602	1605	1617
371	396	424	425	457	464	469	471	1620	1624	1630	1634	1637	1638	1639	1642
473	475	483	488	495	498	501	503	1646	1652	1662	1666	1673	1681	1682	1685
509	516	548	549	553	562	563	564	1686	1687	1688	1691	1692	1695	1696	1697
566	570	573	574	575	576	579	584	1705	1706	1708	1714	1716	1729	1730	1744
586	588	589	590	591	593	595	597	1748	1761	1762	1763	1767	1782	1785	1788
598	600	601	602	603	615	621	630	1790	1791	1795	1796	1799	1801	1803	1805
632	645	654	655	658	660	664	665	1816	1822	1823	1826	1832	1834	1835	1836
679	687	700	711	712	720	723	729	1839	1841	1845	1846	1847	1848	1849	1851
737	770	771	773	782	787	788	800	1852	1853	1855	1856	1857	1858	1859	1860
802	818	820	822	832	833	835	838	1861	1863	1868	1869	1872	1873	1874	1881
839	843	844	845	851	859	868	870	1887	1888	1889	1894	1895	1904	1912	1917
880	881	883	903	905	915	920	926	1926	1928	1929	1931	1932	1945	1949	1950
934	936	942	953	954	960	962	963	1952	1953	1957	1958	1959	1960	1963	1965
964	965	969	970	976	977	996	997	1966	1976	1979	1980	1981	1982	1984	1987
1007	1015	1016	1045	1049	1064	1065	1067	1990	1992	1993	1994	1996	1997	1998	2004
1073	1079	1084	1094	1099	1109	1113	1114	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2013	2014
1115	1116	1123	1126	1127	1129	1130	1136	2015	2025	2029	2037	2041	2046	2050	2060
1138	1148	1149	1150	1159	1160	1166	1167	2065	2067	2070	2072	2073	2079	2080	2081
1168	1169	1170	1175	1176	1180	1196	1201	2083	2085	2088	2089	2094	2095	2096	2097
1203	1215	1218	1224	1225	1226	1228	1229	2098	2100	2101	2103	2104	2105	2106	2109
1230	1235	1238	1239	1240	1241	1242	1243	2110	2111	2113	2114	2115	2116	2118	2119
1250	1253	1258	1259	1262	1263	1276	1287	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127
1290	1299	1302	1303	1320	1322	1323	1327	2128	2129	2130	2131	2132	2134	2135	2136
1329	1351	1355	1356	1357	1358	1362	1365	2137	2138	2139	2141	2142			

Mätbrev

En synnerligen viktig detalj vid köp av ny OK-jolle är **mätbrevet** och **registreringskostnaden**. Som bekant skall varje kappseglande OK-jolle ha mätbrev. I detta finnes uppgivet ett registreringsnummer, som är detsamma som båtens segelnummer. På begäran erhålles detta nummer hos Svenska OK-jolleförbundet, som då alltid samtidigt sänder ritning, bestämmelser och mätbrevsformulär. Detta sker per postförskott och avgiften är 35:— kr plus porto — 20:— kr för ritning och 15:— kr registreringsavgift. Om ägaren till den nya båten ej är medlem i Sv. OK-jolleförbundet sändes separat även ett medlemskort — medlemsavgiften är 20:— kr fr. o. m. 970.

Det är givetvis inget tvång för jolleägaren att vara medlem i Svenska OK-jolleförbundet, men kansliets strävan är att alla OK-seglare skall kunna utnyttja den service förbundet kan ge samt att

de även skall delgivas tips och information angående OK-jollen genom bl. a. OK-bladet.

Vid beställning av en ny båt skall man alltid komma överens med tillverkaren/säljaren om vem som skall stå för registrerings- och mätkostnaden. Normalt brukar båtbyggaren inkludera dessa kostnader i båtpriset. Om detta ej är uppgjort får man alltså räkna med att själv betala 35:— kr för registrering och ritning samt mellan 30—50 kronor för själva mätningen.

Om Du har några problem i samband med ovanstående, skriv eller ring gärna till Sv. OK-jolleförbundets kansli.

Sekreteraren.

Glöm ej

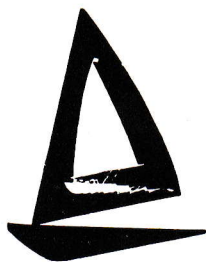
När Du säljer Din OK-jolle meddela förbundskansliet namn och adress på den nye ägaren.
Om Du ej önskar kvarstå som medlem i förbundet, var vänlig meddela detta!

Du som ännu inte betalt Din medlemsavgift för år 1970, gör det omedelbart genom att använda en vanlig gul postgioblankett och ange "årsavgift 1970". Årsavgiften är kr 20:— och förbundets P.g.-nr 44 04 20 c/o Roth, 371 00 Karlskrona. Avgifterna måste ovillkorligen vara inbetalda den 31/5!

Pater nosterseglingen

är p.g.a. ogynnsamma väderleksförhållanden flyttad till 30—31/5. Betr. anmälan m. m. se under "Kvalseglingar".

Marstrands Segelsällskap



MARINEX

leder utvecklingen av OK-RIGGEN

Sedan 1967 har MARINEXRIGGEN provats på årets OKVM-bana utanför Takapuna i New Zealand.

BESTÄLL I MYCKET GOD TID!

MARINEX

(Grundad 1961)
GÖRAN ANDERSSON
Box 13 - 440 30 MARSTRAND
Tel. 0303/600 55

MARINEX

(Grundad 1967)
CLIVE ROBERTS
24 Park Road CABELLS BAY
AUCKLAND 10, NEW ZEALAND

Sommarservice på tillbehör
MARINEX YACHT SHOP TEL. 0303/609 93

Från kansliet

Representationen vid VM på Nya Zeeland bereder just nu styrelsen stora bekymmer. Vi hoppas fortfarande kunna representera med ett lag om fem aktiva seglare plus en ledare, trots att våra anslagsäskanden inte på långt när givit väntat utbyte. Vi har emellertid inne ansökningar hos ett flertal fonder och stiftelser samtidigt som vi undersöker möjligheterna till billig båttransport och till ev. gemensam resa med andra europeiska seglare.

*

Förbundets årliga träningsläger förlägges i år till Mönsterås under dagarna 7—8 maj, d. v. s. dagarna före kvalseglingen i Mönsterås. Till lägret kommer rankinglistans 30 främsta seglare att inbjudas jämte ett antal reserver.

*

Från Dansk OK-Jolle Klub har vi mottagit ett förslag till landskamp i OK-jollesegling. Om intresse finns från vår sida föreslår man att den seglas en weekend i september i Roskilde (på samma vatten som 19664 års VM). Man föreslår vidare ett maxantal av 15 båtar från vart land, varav de 8 bästa från vart land räknas med i slutresultatet, samt att en segling skall seglas under lördagen och tre under söndagen med alla fyra inräknade i slutresultatet.

*

Svenska OK-jolleförbundets bestämmelser håller just nu på att överses och aktualiseras. Vi hoppas kunna nytrycka dem senare under våren och distribuera dem till medlemmarna.

*

Observera att Pater Nosterseglingen p.g.a. den osedvanligt sena våren har flyttats till den 30—31 maj.

*

Svenska OK-jolleförbundets årsmöte äger rum i samband med SM-seglingarna i Kalmar måndagen den 10 aug. kl. 20.00.

OK-filmen

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

Ring eller skriv kansliet!

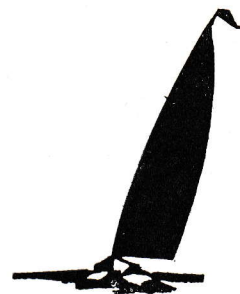


Så här kan det se ut vid OK-seglingar på Stilla Havet. Vilka svenska seglare kvalificerar sig till Nya Zeeland? Kämpa, grabbar!

Gynna OK-bladets annonsörer

De bästa resultaten i internationella seglingar

uppnås med JOLLAR och MASTER
från



HENRIKSENS JOLLEVÆRFT

BREDBALLE · 7100 VEJLE · DANMARK · Tel. (05) 85 55 11, 85 53 21

OK-JOLLE komplett utan segel

D. kr 4.300: — fritt varv

OK-JOLLE skrov med glasfiberdäck monterat

D. kr 2.400: — fritt varv