

NYTT FRÅN

OX SS

OXELÖSUNDS SEGELSÄLLSKAP

Ett nytt år har börjat och vilken början.

Ja, jag tänker förstås på vädret. Det är många båtägare som nu gnuggar händerna över det vårliga klimatet. Vårutrustningen är ju snart klar. Om vädret håller i sig blir det kanske rent av segling i påsk. Men det är långt dit och mycket kan hända med väder och vind.

Det är en del saker som jag skulle vilja påminna om så här i början av det nya året.

För det första: MOTIONSGYMNASTIKEN!

Så här efter all julmat är det nog bara nyttigt att även Du sätter igång att motionera. Vi kör på tisdagar kl. 19.00 i Torgskolan, precis som förra året.

För det andra: ONSDAGSTRÄFFARNA.

Likt förra året är vi i Domus Gillestuga kl. 19.00. Programmet avslöjar vi inte så mycket av i förväg, men om Du inte går så kan Du vara bergis på att missa många kul grejor.

För det tredje: UPPGIFT OM DIN BÅT TILL BÅTMATRIKELN!

Många har varit duktiga och lämnat sina uppgifter redan, och jag har börjat sammanställa dessa. Ett verkligt kul jobb. En sak som inte framgick i senaste numret av OXSS-NYTT är att även jollarna skall ingå i matrikeln, varför jag ber alla jollekillar att fylla i sin lapp och sända den till mig. En del båtar saknar namn, men jag tänker inte tvinga någon att döpa sin båt. Jag tycker dock att det skulle vara roligt om de som inte har något namn ännu kunde få ett. Till alla Er som håller på att bygga båt och har fullt upp med det. När Ni nu en gång blir färdiga och sjösätter glöm då inte bort att lämna mig en liten lapp med namn, nummer och andra data på båten.

Till sist önskar jag alla EN GOD FORTSÄTTNING PÅ DET NYA ÅRET.

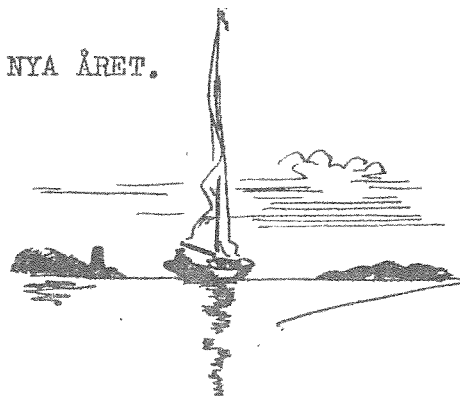
Vi går mot ljusare tider.

Raffe.

N:r 1.

Årgång. 4 1973.

OXSS-NYTT.



ONSDAGSTRÄFFARNA

Den 8.11 inleddes träffarna och 15 personer visade sig intresserade av att utbyta erfarenheter, dricka kaffe och se på semesterfilm.

Efter en något trevande inledning (inget "spikat" program) kom diskussionen i gång kring rubriken "varför placerar sig somliga alltid bland de bästa". Om man delar upp frågeställningen i två delar, och därefter fyller på med alla förslag och påståenden som framkom under diskussionen, kan man sammanfatta följande:

1. För att få "gång" på båten måste man bl.a.: Vara intresserad teoretiskt och praktiskt. Träna helst i lag med snabb båt i klassen. Koncentrera sig på att segla väl, och inte titta för mycket på hur högt och snabbt konkurrenten seglar, varvid man själv förlorar höjd och fart. Trimma båten till balans, försök få känsla för när det går fort. Skaffa hygglig utrustning (om man inte har det). Ta råd från "folk" som är duktiga.
2. För att segla taktiskt måste man: Lära sig seglingsreglerna. Träna starter, stagvändningar, rundningar m.m. Tävla mesta möjliga. Lära sig att segla rätt kurs genom vågor och att försöka upptäcka vindstråk. Försök få tag på en bra gast som håller uppsikt på konkurrenter, vind o.d., eftersom man själv måste koncentrera sig på att segla väl. Ha en hygglig kondition, vilken man lämpligen bygger upp på OXSS-träning Torgskolan tisdagar 18.45-20.00.

Före kaffe fördes diskussioner om kickstagets utveckling på kölbåtar och jollar, därefter om de s.k. starcutspinnakrarna som används flitigt på havskappseglingar. Dessa spinnakrar är mycket plant sydda och kan föras i bidevind med god effekt.

Efter alla diskussioner var det skönt att koppla av till en trevlig semesterfilm som visades och kommenterades av Ralf Gunnarsson.

Den 15.11 mötte 18 personer upp för att se bl.a. "Nepparfilmen". Filmen gav ingenting rent seglingstekniskt och var nästan avsaknad av kommentarer men var "tjusig" att se på. Efter filmen visade Charlie Hogbring bilder från Gotland Runt och Half Ton Cup. Bilderna kommenterades av Charlie och Per-Ove Svensson som båda var gästar på J. Dahls Scampi under ovanstående race. Paul Elvströms båt, som också fanns på flera bilder, diskuterades livligt. Osökt gled diskussionen därefter in på kostnaderna för att tävla i halvtonnarklassen. Kostnaderna ansågs ha en skrämmande utveckling, men utvecklingen har dock fört seglingen framåt.

Den 22.11 inleddes med allmänt seglingsprat. Närvarande 15 personer.

Hur man trimmar mastböj på toppstagade master, och de nya aerodynamiskt utformade fockliksskenorna, var två intressanta punkter.

För att öka och bredda intresset för eskaderchef eller segelfunktionärsarbetet under säsongen, informerade Bengt Ögren om hur det går till att arrangera en större kappsegling. Som exempel valde han VM-kval för OK-jollar vilket OXSS arrangerar i maj 1973.

Följande skall eskaderchefen (med viss hjälp av styrelsen) ordna:

1. Inbjudan till kappseglingen (styrelsen).
2. Startbåt med båtförare, eskaderchef, tidtagare, flaggare, skytt, start och mål kontrollant och skrivare.
3. Bojbat med båtförare och banläggare (3 st).
4. Följebåtar, 1 båt / 10 startande varav 1 vägvisare, 3 båtar vid märkena som kollar placering, påsegling av märke och ger haverihjälp, 2 båtar för avpatrullering av seglingsområdet och upplockning av eventuellt hjälpbehövande och 2 extra båtar. Ovanstående 8 båtar täcker alltså behovet för 80 startande.
5. Ur ovanstående funktionärer väljer eskaderchefen ut 3 st till seglingsnämnd och 3 st till en protestnämnd. I seglingsnämnden ingår vanligen eskaderchefen, och nämndens uppgifter är att leda, arrangera och döma (protestfall delegeras till protestnämnden).

Ur ovanstående 5 punkter kan man summera resursbehovet enl. följande:

1. 27 personer varav 1/3 del bör vara seglingskunniga.
2. 10 båtar.
3. Ett antal kommunikationsradioapparater.
4. Startkanon (eller bössa).
5. Tidtagarur och skrivmateriel.

Enligt Bengt är eskaderchefs- och funktionärsarbetet lärorikt, roligt och intressant. Är man ute i god tid så brukar allting ordna sig.

Den 29.11 gästades klubben av den duktige finnjolleseglaren Magnus Olin.

20 personer varav 10 jolleseglare mötte upp för att lyssna, diskutera och se på bilder från VM och OS i Kiel. Magnus vände sig huvudsakligen till den jolleseglande delen av åhörarna, men segeltrimning och viss taktik är ju överförbart till kölbåtssegling.

Vid den följande genomgången av en större kappsegling tryckte Magnus på förberedelserna, vilka det ofta slarvas med. Man bör vara på plats 1-2 dagar innan bl.a. för att: provsegla, kontrollera utrustning, strömförhållanden (ortsbefolkningen kan här ha tips att ge) läsa igenom

programmet ordentligt och se till att vara hyggligt utvilad. Man bör , också ta reda på speciella egenskaper hos medtävlare om man inte redan känner dessa. Före start skall man vara ute i god tid för att kontrollera bl.a.: ström, vindriktning och vridningar med kompass (finns det någon periodisitet?) lä eller lovartsfavoriserad startlinje? Strax före start bör man hålla uppsikt efter luckor i fältet och inte inta sin position för tidigt. Håll även uppsikt på möjligheten att starta i lä. Vid notström uppstår ofta luckor vid lovartsflagg. En speciell teknik som kan tillämpas vid mycket stora fält och lång startlinje är följande: p.g.a. att mittbåtarna omöjligt kan avgöra var linjen går, bildas ofta en konkav formation, dvs att mittbåtarna har två eller tre båtlängder kvar till linjen. I detta läge kan man segla ens startflaggorna strax innanför, där det finns plats att slå eller gippa runt när startskottet går. Har man trots ovanstående råd, hannat i ett av en mängd båtar stört område, bör man om möjligt slå och skära bakom dessa båtar. I vissa lägen kan man då få en mycket god höjd p.g.a. vindvridningar från intilliggande lovartbåtar. Rundningarna till slörbogarna skall planeras i god tid. Överlopp, beröring av märke, intagande av position efter rundning och eventuell gipp är några viktiga saker att planera för. För att göra en bra 2:a kryss bör man under 1:a kryssen ha noterat vinnande vägval av övriga båtar och om förhållandena är lika försöka gå dessa kurser. Under hela seglingen bör man naturligtvis också iaktta ändringar i väderförhållandena och utnyttja dessa ändringar i möjligaste mån. Seglar man innomskärs skall man försöka utnyttja vindvridningar över land och öar, och förstärkning av vinden i vikar (t ex fiskhamnsviken på tisd. seglingarna, vid vissa vindförhållanden). På öppet vatten utan land eller ensmärken måste kompass användas för att kontrollera vridningar. Vid plattläns är det första man bör göra att inta en bra position. Seglar man jolle hissar man centerbordet så mycket man vågar och klarar. Vidare bör man luta båten mot lovart, varvid vridmomentet av segelkraften minskar och båten får bättre balans. Före sista kryssen mot mål, speciellt vid hårdvindkör, intages lämpligen något stimulerande, t ex druvsocker eller blåbärssoppa. Vidare bör man bevaka konkurrenterna för att behålla sin eventuellt goda position. Om vinden vridit bör man segla det längsta benet först mot mål, och närmare mål även beräkna var på mållinjen det är fördelaktigast att gå i mål.

Efter genomgången av hur man seglar en plyniobana taktiskt, följde diskussioner om en mängd trimningsåtgärder och anordningar på jolle och kölbåtar. De viktigaste, och de som vi inte tidigare onsdagar diskuterat, följer.

1. Ulltrådar eller bandspelartejp i seglen för att avgöra om man seglar med laminär vindströmning? Magnus använder ulltrådar numer i sina segel och anser att de är ett bra hjälpmedel. Placeringen är känslig och det gäller att lära sig hur trådarna uppför sig under olika förhållanden.

2. Ska man segla med tvist i seglen och i så fall hur stor? (med tvist förstås den ändrade vinkel som seglet får beroende på hur hårt bommen och akterliket sträcks). Tvisten bör i de flesta fall användas på en varierande vindstyrka i höjddled. Magnus ansåg att man bör segla med maximal tvist.

3. Varför anses en lågt skuren fock eller genua bättre? Framförallt på grund av "ändskiveeffekten." Om underliket på focken eller genuan smiter dikt på däckets, får man ingen tryckutjämning under seglet. Även en lägre tryckpunkt kan i vissa fall vara till fördel.

4. Vidare diskuterades master, varvid Magnus berättade om en nyutprovad profil som hade testats i vindtunnel, och gett bättre aerodynamik jämfört med nuvarande mastprofiler. Likrännan har placerats nära centrum långt in i masten och därmed minskas den störande spalt som finns i övergången från mast till segel. Man uppnår liknande effekter med profilerade vridbara master. På denna mast hade man även monterat dit turbulensbildande skenor. Genom att skopa en liten turbulens i början får man gynnsammare strömning längre bak på seglet.

Den fysiska träningen och styrkans betydelse för framgång berördes, varvid starka ben och ryggmuskler ansågs vara viktigast för jolleseglare. Den 3½ timme långa och intressanta onsdagsträffen avslutades med att Magnus visade bilder från VM och OS i Kiel.

Gunnar Carlén

Du som inte skickat in uppgifterna om Din båt ännu, var bussig
fyll i nedanstående.

Oxelösunds Segelsällskaps Båtregister 1973

Ägarens namn:.....

Båtens namn:.....

Typ:..... Segelarea:.....m²

Längd:.....m Bredd:.....m Djup.....m

Depl:.....ton.

Segelbeteckning:.....Motortyp:..... Hk:.....

Bränsle:..... Försäkringsbolag:.....

Måttal:IOR:..... TCF:..... Scandicap:.....

Sändes till:

Ralf Gunnarsson, Föreningsgatan 28 A, 613 00 Oxelösund