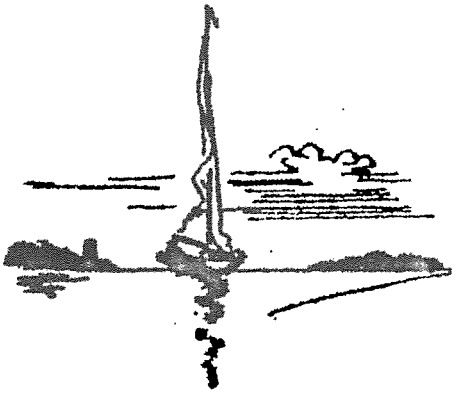


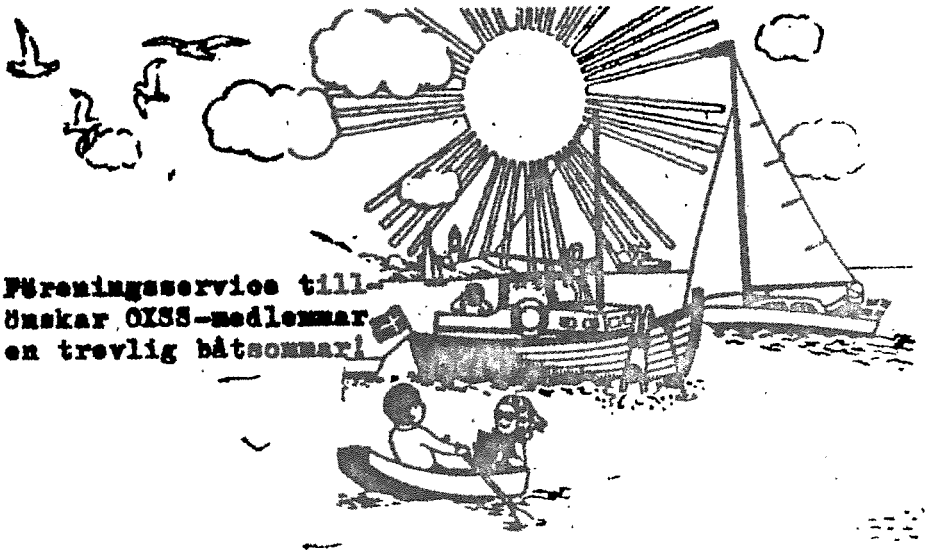
oxelösunds segelsällskap

POSTGIRO 16 44 74-9

Årgång 7

N:r 4 1976

Innehåll i OXSS-NYTT n:r 4 1976



oxelösundsskyrkliga samfälligheten

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

15 april, och inatt bär det ut på havet. 15 april ! Då inleds ju slutspurten inför sjösättningen? Har man tid med fågelskådning då ? I flera år har man stått under mörka presenningar och skrapat båt. Vårarna har kommit och gått och där har man stått och på sin höjd fått fungera som ett vårtecken åt bilister och vårvandrare.

Men nu skall det bli alfågelsång och ejderskrock. Lasse Gustafsson, IF-båtägare och naturdyrkare av stor dignitet skall bli mitt sällskap.

Kl. 03.00.-Utanför sitt hus i Stenvik ligger spjuvern Lasse och härmar en fiskljuse eller vad det kan vara. Månen lyser som bara en fullmåne kan, i april. Det är vindstilla och ur Lasse lilla öppna stävbåt dofter det svagt av trätjära. Motorn igång och vi snurrar iväg.

Förbi Stångskär, Mellanskär, sen kurs på Håldämman. Dimman ligger dunmjuk men inte ogenomtränglig. Det börjar ljusna och vi får ögonkontakt med Kännö. Vi har sett små flockar med alor och några ejderstreck, när Lasse drar ner motorn på tomgång och vi stannar.

Och plötsligt är vi mitt inne i alfågelkonserten ! Som ur världens största stereo-anläggning ljuder den."Al-ál- aleri, alla tonlägen är representerade, alt, bas , tenorer, jublar över vårens ankomst. Eller att dom har hittat en ny tjej. Det här hade man inte anat. Att det kunde höras så mäktigt och så melodiskt. Jag skickar ett tyst tack till Lasse för hans övertalningsförmåga.

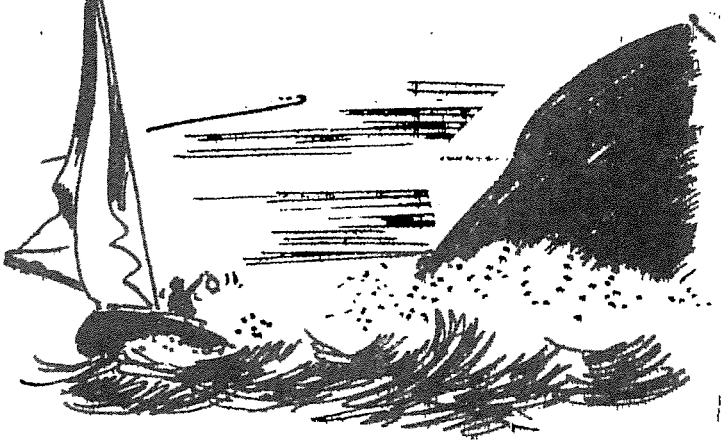
Så småningom glider vi upp i en tyst vik. Stormköket startas Snart doftar det starkt kaffe. Lasse brer smör på wasabröd, lägger däruppå dilldoftande, gravad sik .Genever till ? Javisst! Dan därpå är det full fart på skrapan igen, med sinnet ljust av upplevelsen på Bråviken.

På grund av utrymmesbrist måste vi tyvärr avsluta "Tre mot Åland". Vi skickar ett tack till loggboksskrivarna för en trevlig seglats och hoppas fler medlemmar vässar pennorna inför sommarens äventyr.

OXSS
KAPPSEGLINGS-KALENDER

8	maj	OXSS	PROPAGANDASEGLING	Klass:	Alla
15-16	"	NySS	VÅRREGATTA, BROKEN	"	"
23	"	NSK	SAMSEGLING, PAMPUS	"	"
22-23	"	OXSS	REGIONSKVAL	"	Optimist
27	"	BSS	VÅRKÖR PAMPUS	"	Alla
27-29	"	NynSS	RIKSKVAL	"	OK
6	juni	NBK	PINGSTREGATTA,Nävekv.	"	AllA (samsegling)
12-13	"	SSS	MÄLARREGATTAN	"	Alla
18-19	"	OXSS	HÄVRINGEKÖRET	"	IOR - Scandicap
19-20	"	OXSS	OXSS-Öppna	"	Alla (samsegling)
19-20	"	NynSS	RIKSKVAL	"	Optimist
3-4	juli	NySS	NySS-Öppna Reg M.F.	"	Alla
4	"	KSSS	GOTLAND RUNT	"	IOR- Skandicap
11-15		SSV/MSS	SM-NORDISK FOLKBÅT	"	F
17-18		OSF/NySS	BARÖSUNDSREGATTAN	"	Alla
24-25		NSS	ARKÖSUNDSREGATTAN	"	Alla
30- 1	aug	NSS	SALVOREV RACE	"	IOR - Skandicap
2- 7	"	NynSS	SM-IF	"	IF
7	"	SBS	ASKÖ RUNT-FIFONG RACE	"	Alla
7-8	"	BSS	BSS-ÖPPNA Sneskär	"	Alla
21	"	OXSS	ARKÖ-RUNT	"	Scandicap
22	"	OXSS	KM-juniorer	"	Jollar
21-22		ÅSS	DM-IF	"	IF
28-29	"	OXSS	HÖSTREGATTA	"	Alla
4- 5	sept	OXSS	KM	"	KM
18-19	"	NSK	BRÅVIKSREGATTAN	"	Alla
25-26		OXSS	KVALSEGLING OK-FINN	"	OK-FINN

TISDAGSSEGLINGAR: Maj 11, 18, 25.
Juni 1, 8, 15, 22.
Aug 3, 10, 17, 24, 31.



OXELÖSUNDS SEGELSÄLLSKAP
PROTOKOLL
Vårmöte 1976-04-13

§1
Ordföranden Ralf Gunnarsson öppnade mötet och hälsade ett 25-tal medlemmar välkomna.

§2
Till mötesordförande resp. sekreterare valdes Ralf Gunnarsson och Conny Adolfson.

§3
Att justera protokollet utsågs Hans Åke Johansson och Jan Lindberg.

§4
Ralf Gunnarsson redogjorde för styrelsens förslag till breddning av verksamheten. För att aktivera så många som möjligt av sällskapets drygt 300 medlemmar har styrelsen skisserat en indelning i ett antal sektioner enligt följande:

F Familjesegling
HK Havskryssare
K Kölbåtar
J Jollar
UN Ungdomsversamhet
UT Utbildning
KK Kappsegling
PP Program- och presskommitté
BK Byggnadskommitté
W Windsurfing

Efter diskussion beslutade mötet att uppdra åt styrelsen att vidareutveckla idén och presentera den i OXSS-Nytt.

§5
Styrelsens förslag till rese- och startbidrag, vilket kommer att redovisas utförligare i OXSS-nytt, godkändes av vårmötet.

§6
Burt Å Adolfson lämnade en kort redogörelse för ungdomsverksamheten. Man har under vinterhalvåret träffats ett 20-tal gånger och studerat seglingsteori samt haft knopslagning och annan hobbyverksamhet. En tillverkning av OXSS-bälten har startat. Genom försäljning av bältena ska ungdomssektionen bidra ekonomiskt till aktivitetshusprojektet. Till hösten ämnar man bedriva ungdomsverksamheten efter delvis andra linjer och det blir aktuellt att skaffa viss utrustning.

§7
Håkan Bergqvist rapporterade om utbildningsverksamheten, som varit intensiv. Klubben har sänt deltagare till SIF:s funktionärskurser, till testledarkurs och motionsledarkurs samt planerar att sända några deltagare till funktionärskurser på Bosön. Vidare önskar man sända deltagare till SSF:s motionsseglarinstruktörskurs.
Instruktionskvällen för familjeseglare, som hade premiär sommaren 1975 ska upprepas till sommaren, förmodligen under flera kvällar.

§8
Eberhard von Kronhelm lämnade en utförlig rapport om förhandlingarna beträffande aktivitetshuset. För det fortsatta arbetet utsågs en utökad byggnadskommitté med följande medlemmar: Eberhard von Kronhelm, sammankallande, Håkan Bergqvist, Burt Ch Adolfson, Hugo Tidlund, Katti Visur, Curt Tengroth, P O Gustafsson, P O Svensson, Charles Hogbring, Norman Rosén.

§9
Ordföranden och Eberhard von Kronhelm presenterade ett förslag till ny bana för tisdagsseglingarna, som utformats av en särskild arbetsgrupp. Förslaget innebär att seglingarna flyttas ut från hamnbassängen och startas vid piren ute vid Östersviken.
Mötet godkände förslaget, som också innebär att en särskild kommitté får uppdraget att arrangera seglingarna under sommaren.

§10
Gatuchefen Anders Norling informerade om förutsättningarna för gästbåtsverksamhet vid Östersviken. Hamnen byggs ut med 70 platser till sommaren 1976 medan de sanitära anordningarna ska ordnas definitivt i samband med OXSS bygge.
Norling var ense med mötet om att OXSS bör ta hand om gästbåtsverksamhten först när servicen är fullt utbyggd i hamnen.
Sjösättningen kommer ännu inte att ske i OXSS regi, medan därenot båtuppdragningen till hösten troligen kan ordnas med hjälp av medlemmarna

§11
Bernt Kjellström tog upp frågan om båthallsbygge vid Östersviken. Styrelsen klargjorde att detta inte kan ske i klubbregi. De teckningslistor som finns på gatukontoret bör nu aktaliseras genom enskilda medlemmar, som fortsättningsvis får sköta förhandlingarna med kommunen

§12
Ett förslag om att intressera fler gastar för tisdagsseglingarna kommer att tas upp mera detaljerat i OXSS-Nytt.

§13
Mötet förklarades avslutat.

Vid protokollet:
Conny Adolfson

Justeras:
Hans Åke Johansson Jan Lindberg

ORDFÖRANDEN

har ordet .....

En ny segelsäsong väntar. Nere på uppläggningsplatserna är det full fart och de första båtarna är redan i sjön. Ett spännande år väntar. Både till sjöss och till lands.

Till sjöss, därför att så många bytt, eller skaffat nya båtar vilket leder till ökad konkurrens på kappseglingsbanorna. Ny båt betyder väl ochså längre och spännande semesterseglatser på främmande vatten.

På land, ett stundande aktivitetshusbygge som kommer att kräva mycket men också kommer att erbjuda massor av möjligheter till aktiviteter och samhörighet.

Hur ska man göra för att få fler aktiva medlemmar? Ja, det är en fråga som stötts och blötts vid många tillfällen. Att ge ett rätt svar på den frågan är svårt men jag tror att en väg att försöka är att vi ändrar vår organisation så att fler blir uppknutna till direkt arbete.

Alltså i stil med "jollarna", få egna arbetande och fungerande grupper, efter egna intressen. Jag tänker närmast på våra familjeseglare som är en stor grupp och där vi måste ta ett krafttag för att få en bättre kontakt medlemmarna emellan.

För att utveckla dessa tankar så leder detta till att vi borde ha en organisation byggd på ett antal grupper vilken var och en är representerad i styrelsen. Vi får en något utökad styrelse men samtidigt en större kontakt med den enskilde medlemmen och dennes problem.

Vad kan man då tänka sig för grupper? Idag har vi jolle- och ungdomskommitten som fungerar bra. Närmast i tur står alltså att få igång en familjekommitte. En tävlingskommitte skulle också lösa många bekymmer. Och vi har ju nästan redan en, em man tänker på Skol-SM-gänget som redan har börjat jobba.

För att ta ytterligare några exempel vill jag nämna Press och Program-, Utbildning-, Havskryssare,- Kölbåt-, Windsurfing-, och Klubbhuskommitte. Kan vi få dessa grupper att fungera då tror jag att vi får en livaktig och alert klubb.

Så är det ännu en sak som för mig känns ytterst väsentlig att försöka lösa.

forts.....

Och det är att ge de nya och oerfarna seglarna en ärlig chans att vara med och tävla. Ja, inte bara de nya utan även de mer familjebetonade besättningarna som idag inte har en chans mot erfarna rävar med elitbesättningar och topputrustning.

Jag skulle vilja införa ett nytt begrepp i segelsporten

" MOTIONSSEGLARE' !

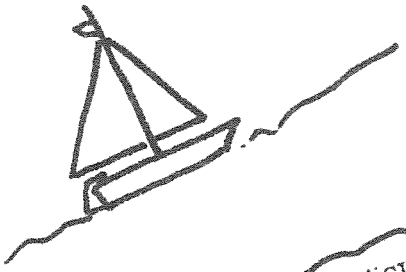
Med andra ord det största flertalet av alla båtägare. För det är ju trots allt så att till 99,9 % bor det en liten kappseglare i varje seglares själ. Även om det inte öppet erkännes så märker man så väl hur det trimmas till tusen under weekend-seglingen till och från sin egen hamnvik så fort någon annan båt är inom synhåll. Därför anser jag det viktigt att vi bereder denna stora grupp möjlighet att tävla mot varandra på så lika villkor som möjligt.

Med en förhoppning om fint väder med mycket sol och fina vindar önskar jag Er alla en trevlig och givande segelsommar!

Hej i havet !

Raffe.

LÄS !!



PROPAGANDASEGLING I OXELÖSUND

OXSS inbjuder härmed till propagandasegling lördagen den 8 maj !

Första start kl 09.00 Bana: Lillhammarbanan 20 Dm

Mätregel: Scandicap. Omvänd startordning. Lägsta mättal startar först. Högsta sist. Första båt i mål vinner.

Anmälan: Jan Johansson telefon 36644 i Oxelösund kl 20-21. Regattaexpedition: Lördagen den 8 maj kl 8.00-8.30 Parkeringen, Östersviken.

REGIONALKVAL FÖR OPTIMISTJOLLAR ! DEN 22 - 23 MAJ !

SAMLINGSPLATS JOLLEHAMNEN I ÖSTERSVIKEN !

4 seglingar på "Neapelbana" S FEMÖREHUVUD. Startavgift 40:-

Beräknat antal startande cirka 50 st. Är Du intresserad av att deltaga som tävlande eller funktionär så är Du välkommen att ringa Bengt Ögren 32818 för vidare upplysningar. Inbjudan skall anslås på klubbens anslagstavlor.

TILL SIST VILL VI PÅMINNA OM Nyköpings SS VÅRREGATTA

VID BROKEN

15 och 16 maj, kolla inbjudan på klubben anslagstavla i Östersviken !

Samsegling - vad är det ? Kom ihåg samseglingen Pampus 23 maj ! !

Sedan seklets början har man seglat något som kallas "samsegling". En klubbmatch klubbarna emellan där de deltagande båtarna får poäng efter sin placering. I början var det bara Nyköping och Norrköping som tävlade men efterhand som fler sällskap bildades har fler klubbar blivit anslutna till samseglingsgänget.

Idag består samseglingen av Nyköpings SS, Norrköpings SK, Bråvikens SS, Nävekvarns BK samt OxSS. Vinnande förening tar en intäckning i ett Vandringspris. Tre seglingar varje år ingår. I år arrangerar NSK, NBK och OxSS. Nästa år BSS, NBK och NySS.

Du kan hjälpa oss att ta en inteckning i vandringspriset genom att deltaga i en eller flera av dessa seglingar. Se kappseglingskalendern !

TISDAGS seglingarna OXSS

Förslag till ny bana och nya regler för OXSS tisdagsseglingar utarbetad av en kommitté bestående av Stig,Thomas, Danne, Hansa, Gunnar.

START

Enslinjer piren Östersviken. Linjen begränsas av yttre slätpricken utanför piren och Bjurshalsen.

1:a rundning

Dubbelprick O Jungholmen

2:a rundning

Trattprick NV Betens fyr

3:e rundning

Vinterklasen

4:e rundning

Som första (1:a)

5:e rundning (vid två varv)

Yttre slätpricken utanför piren

Övriga rundningar vid två varv: samma som första varvet.
Banan kan också seglas motsols

Mål

Som start

Medsols bana

Blå flagga uppsättes på en av ens-stängerna senast kl 17.50

Motsols bana

Röd flagga " " " " "

Förberedelsesignaler

Signal 17.50 och 17.55

Startsignaler

18.00	1:a kölbåtsstart	scandicaptal	IF-båt
18.05	2:a "	"	IF-båt
18.10	Jollar		
18.15	Windsurfing		

Tjuvstart

Om en eller fler båtar tjuvstartar avges omedelbart korta, upprepade signaler.

De som tjuvstartat och ej gör omstart strykes i startlistan.

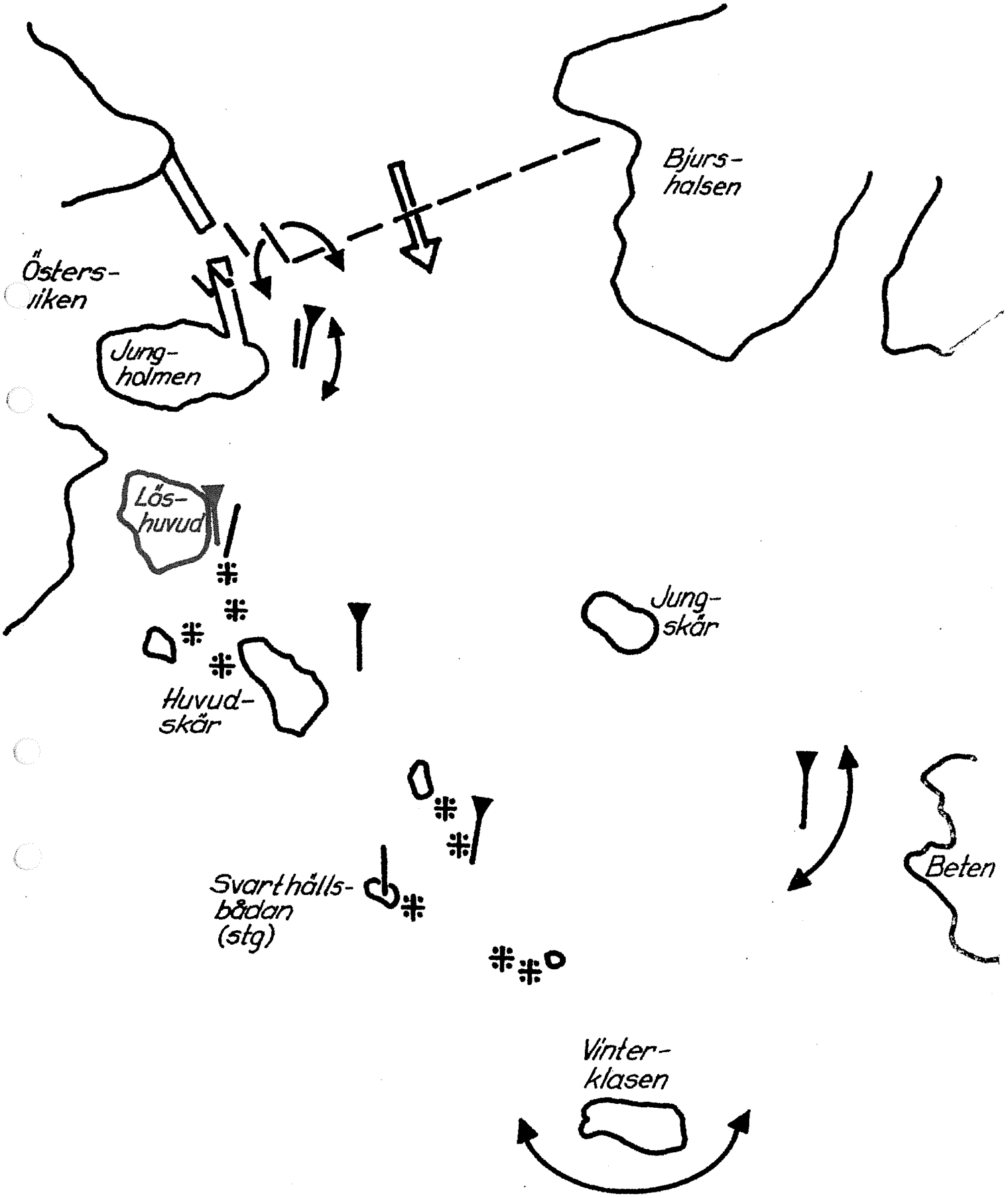
Anmälning

Sker skriftligen senast aktuell tisdag 17.30 på anslagstavlan i Östersviken.

Antal varv

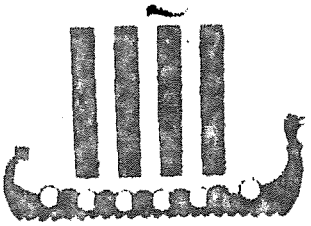
Om banan skall seglas ett varv avges korta upprepade signaler när första båt närmar sig mållinjen.

Förslag till bana för tisdagsseglingar.



"Trimma båten"

av GUNNAR CARLÉN



Samtrimningen

Samtrimningen av seglen är viktig för att nå max höjd och fart, speciellt vid bidevind. Fock och storsegel ska man därför skota så att de båda seglens främre del står lika mot vinden. Om man t ex märker att vinden slår in på fockens läsida men ej på storseglets läsida kan man göra 2 saker:

1. Skota focken något hårdare.
2. Släppa ut storseglet något.

I det första alternativet kan man då gå något högre i vind, men är båda seglen för hårt skotade ger detta sämre fart. I det andra alternativet får man sämre höjd men bättre fart. För att kontrollera att seglen är samtrimmade är det lämpligt att gå något för högt några sekunder för att se om inslaget i seglen kommer samtidigt.

Att styra båten rätt med avseende på vågor och vind är viktigt för att hålla gång på båten. I princip skall man styra så att seglen "drar" maximalt hela tiden d v s enbart med hänsyn till vinden. Vid vågor av olika utseende finns dock olika meningar om hur man skall styra. En metod som tillämpas är att man lovar något när man möter vågen och faller något när man lämnar vågen. På detta sätt förlorar man något i fart men vinner något i höjd, vilket ibland kan löna sig. Man kan även undvika stoppsjöar med denna metod och komma i bättre takt med vågorna.

Koncentrationen är enligt min mening det viktigaste momentet i konsten att hålla gång på båten. Om man inte konsentrerar sig på att segla väl är allt trimningsarbete bortkastat. Rorsmannen bör koncentrera sig på förseglets främre del, eller på ullträdar fästade några dm från förliket. Trådarna ska vid rätt vinkel mot vinden ligga parallellt med seglet för max dragkraft. Seglar man för lågt fladdrar lätråden ut och seglar man för högt fladdrar lovartstråden ut samt att vinden slår in i focken från lä. Det vanligaste felet som görs i fråga om koncentration är att rorsmannen och resten av besättningen observerar hur otroligt högt och fort alla andra seglar. Detta medför att kontrollen över den egna båten förloras och att det verkligen går sämre. Det är viktigt

att "segla sin egen båt" en god stund innan man jämför med de andra. Om man blir efter p g a dålig koncentration leder det ofta till en omtrimning som kan vara till det sämre.

Vikt och viktfördelning

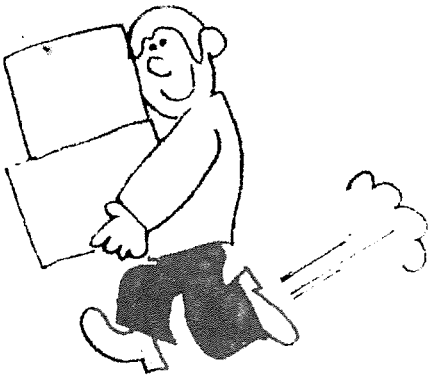
Viktens och viktfördelningens inverkan på farten får inte underskattas. Detta gäller mer eller mindre alla vind- och sjöförhållanden. Den viktminskning som kan uppnås genom urlastning av en fullständig semesterpackning kan uppgå till ca 200 kg. Dessutom kan man lätta båten ytterligare några kg inom ramen för klassbestämmelserna. Om man seglar med "övervikt" placerad i för och akter kommer gången att försämras, speciellt vid sjögång. Besättningens placering är mycket viktig. Tre man väger 200 kg och placeringen måste varieras för olika förhållanden. I hård bidevind gäller det att "burka" i lovart, även om man seglar en förhållandevis tung kölbåt. För en folkbåt med 1000 kg i kölen inverkar 3 gastar i lovart vid ca 20° lutning som ca 400 kg extra i kölen p g a att gastarna sitter längre från svängningscentrum än vad kölen gör. I lätt vind kan det vara nödvändigt att placera två man i lä för att få båten att luta åt lä. Detta är nödvändigt för att segel och bom skall inta rätt vinkel. Att placera besättningen centralt i båtens längsriktning gäller i de flesta fall för att få så lätta ändskepp som möjligt. Ett undantag kan vara vid undervindssegling där man för vissa båttyper kan förlänga vattenlinjen och förbättra släppet i aktern genom att placera gastarna föröver.

Det som skrivits i denna artikel är en sammanfattning av ett antal böcker i ämnet samt erfarenheter från 5 års seglande/kappseglande.

G C

Och med detta **avsnitt** avslutar Gunnar Carlén sin intressamta serie om segeltrimning. Vi tror att det är mycket värdefullt att få sådana här egna erfarenheter pränatade i skrift, renade ifrån alltför mycket teoretiskt tänkande. Och för detta tackar vi förstås Gunnar.

Red.



UNGDOMS-NYTT

Till redaktionen har inkommit en liten rapport om ungdomsverksamheten. Författare är Tomas,Burt d.y, Lasse och Anders.

- Vi började den 1 okt -75 och har haft 22 träffar under hösten och vintern. Antal deltagare har varit 6-10 ungdomar i 8-14 års ålder.
  Det beklagiga tycker vi har varit den dåliga anslutningen men vi emotser stigande intresse för kommande säsong.

- Verksamheten har innefattat allmänt sjövett, knopslagning, filmvisning,lekar, segelspel och diverse praktiska övningar och uppgifter.
  Sammanfattningsvis kan vi säga att verksamhheten varit uppskattad. Detta grundat på det faktum att samma deltagare har återkommit varje gång.

  Vi ber därför intresserade ungdomar att ta kontakt med exempelvis Burt d.y Adolfson tel 31023 för information om vår verksamhet. Välkomna !

-Sommarens seglarskolor kräver instruktörer ! Alla intresserade kan ringa Håkan Bergqvist tel. 0155/10847 för vidare information !

==========

NYTT PÅ AKTIVITETSHUSFRONTEN !!

Nu stundar bråda tider för klubben. Aktivitetshuset skall upp och det behövs pengar. Som ett led i insamlandet har klubben inköpt material för tillverkning av s.k OXSS-bälten. Undertecknade kommer att använda sin fritid för tillverkning av dessa. Priset för detta hantverk kommer att bli futtiga trettio kronor. Behållningen av nämda försäljning går oavkortat till aktivitetshuset.Vi ska också försöka hitta några skyltfönster där vi kan visa vårt alster. Och så hoppas vi förstås på 100 %-ig köplust !

För närmare upplysningar och best. ring godhetsfullt:

Tomas Björklund 0155/35931
Anders Danielsson 0155/33636

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 beter 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 måttliga 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 beter 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.

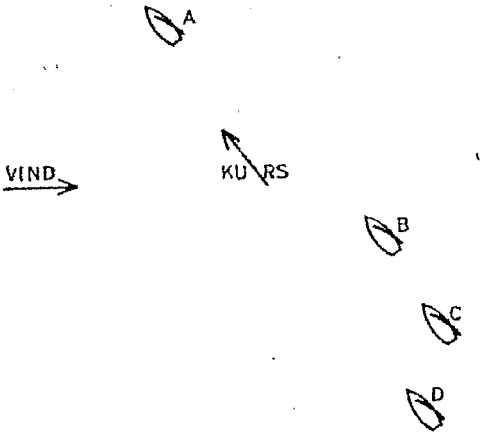
Vanligaste felet är att seglet har jämn rundad akterkant, vilket betyder att segelduken inte bildar rak linje från latta till latta, utan går i båge utanför den raka linjen. När seglet skotas ner sträcks duken så att linjen blir rak från lattände till lattände. Överskottsduken sjunker in och bildar en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

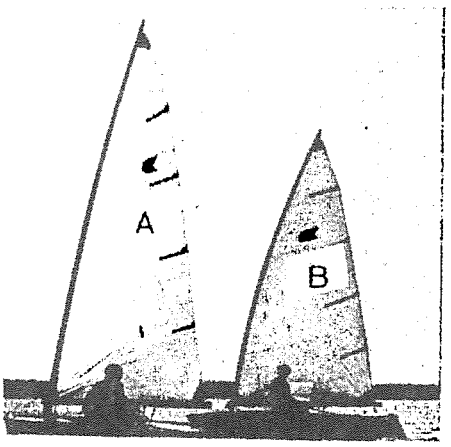
Kappseglarens barnsjukdomar

Vi hoppar en bit framåt i tiden, till en nästan allt för strålande 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.

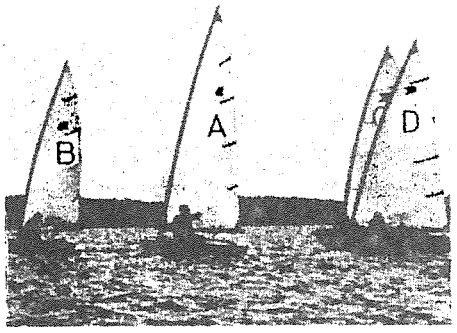
Så kommer en intressantare grupp. En yngling, som alltså på sträckbog ligger ungefär 75 meter från mållinjen. Efter honom, på 25, 35 och 40 meters avstånd, kommer tre jollar. (Bild 1.)



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.)



Nåväl — 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 offrar 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 kombination 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 ödesdiger 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 kappseglingsbanan 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 prövat 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.

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 trögheit 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 planka 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-

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 ur 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 självbevarelsedriften in er.

Att kryssa med catrigg

Vi återvänder en stund till seglet.

En gång i tiden när jag började segla kanot, användes huvudsakligen två riggtyper 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 flygarna 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 stallningen 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 toppeffekten 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 rodret 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-

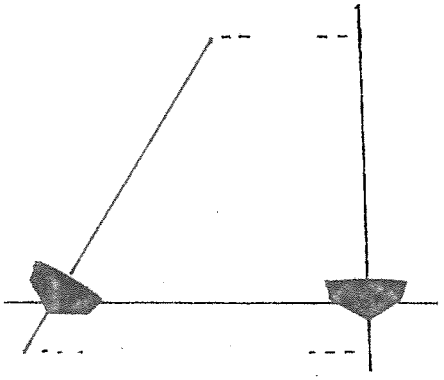


Bild 4. Krängning minskar projektionen av såväl segelplan som avdriftsplan.

hastigheten är minimal, kommer de två krängande jollarna at 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 mojnar 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.