

**OX
SS**

oxelôunds
segelsällskap

POSTGIRO 16 44 74-9



**Årgång 10 79
nummer 2**



HÄR ÄR Å VÄNT

på snösmältning och den avlägsna vårens fröjder.

Medan vi väntar kan hjärnkontoret och våra drömmar få lite spelrum:

Ebbe och hans drabanter (familjesektionen) vill ha hjälp med tips och uppslag för kommande aktiviteter.

VEM SKALL MAN VÄNDA SIG PILL?

Ebbe, tel: 34003 eller denna tidnings eminenta redaktion som avslöjas nedan.

Lätt uppjuktningssuppgift för de små grå.. Vad hände år 1632?

Vidare i texten, sol och frisk luft skall man ha, så åk pulka, vissa personer kan ju ha inspirerat oss i vinter (somliga har legat på träningsläger i Norge)

Visserligen vann OXSS samseglingen 1978, men nu har vi fått något annat att bita tänderna i. Den 25 feb. kommer samseglingsklubbarna till Oxelösund för ädel kamp med boll och klubbor på fruset underlag. Vi går ner och hejar fram de våra, ELLER HUR.

GLÖM INTE DEN TJUGOÅTTONDE FEBRUARI KL 19 00.

Thore.

OXSS-NYTT, Officiellt nyhets och informations
medium för Oxelösunds Segelsällskap

| | | |
|--------|-----------------|-------|
| I red: | Annicka Boberg | 33954 |
| | Yvonne Carleö | 23324 |
| | Thore Forsman | 34098 |
| | Anne-Lie Erixon | 31918 |

OBS: senaste inlämningsdag till OXSS-NYTT nr 3, den 1 mars.

- *Du har då verkligen fantasi.*
- *Hur så?*
- *Du ser så beläten ut när du speglar dig.*

K.M. : PULKA

Envisa rykten påstår att det finns snö i backarna. Därför skall det bli Segelsällskapets första klubbmästerskap i pulka åkning.

NÄR ? VAR ?

Lördagen den 24 feb vid klubbhuset ute i Östersviken.

Startnummerindelningen börjar kl 10 00. Ta med lämpligt motionsredskap

OBS Glöm inte av Svenska Seglarförbundet sanktionerat mätbrev.

Vi ordnar med ÄRTSOPPA, varm punch alternativt choklad, varm korv och potatismos samt "rykande färska KALLE ANKA filmer"

HÖR AV DIG PÅ STUBBEN, DOCK SENAST DEN 21 FEB TEL: 34003, EBBE.

Familjesek.



DET ÄR DAGS FÖR MEDLEMSAVGIFTER IGEN

Trots att det inte ser så ut när du tittar dig omkring bland snödrivorna, så är det faktiskt snart högaktuellt för vårustningen.

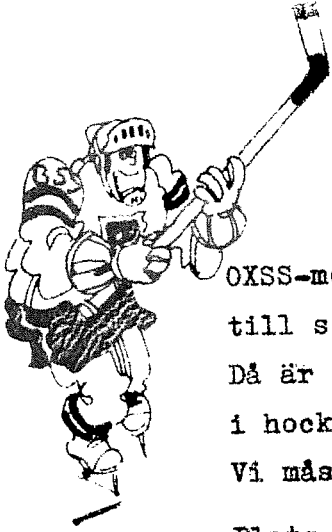
Efter påsk följer första maj-demonstrationer, men då brukar båtfolket istället ägna sig åt sjösättning. Nåväl, vilket du än gör, så gör iallafall klart med medlemsavgiften för 79 innan dess, för annars är det lätt att du glömmer bort den helt.

Med tidningen följer ett inbetalningskort. Tag det, rusa iväg till banken, betala 60:- om du är senior, 25:- om du är familjemedlem eller 20:- om du är junior (t o m 18 år). Fyll i uppgifterna på blanketten. Företrar du postgiro så är postgironumret 16 44 74-9.

DU SOM BLEV MEDLEM I OCH MED ATT DU DELTOG I 78 ÅRS SEGLARSKOLA MÅSTE BETALA IN MEDLEMSAVGIFTEN SENAST 31: A MARS FÖR ATT DU SKA PÅ TIDNINGEN UTAN AVBROTT.

Hej och tack

Kassören Janne Kappel



HEJA

OXSS-medlemmar, ställ upp och heja fram vårt hockey-boockey lag till seger den 25 feb på Ramdalen.

Då är det nämligen dramatisk tävling mellan samseglingssklubbarna i hockey-boockey.

Vi måste visa de andra klubbarna att vi är bäst även på fruset vatten.

Plats, Ramdalens Isparkett med nyspolad havsis

Tid: Söndagen 25 feb med första matchstart kl 12 00.

Deltagande sällskap: NySS, NQBK, NSK, OXSS, BSS samt SBK.

KOM LOSS PÅ SÖNDAG OCH SKINGRA PUL.LKATANKARNA.



KALLELSE

Oxelösunds Segelsällskaps medlemmar kallas till årsmöte onsdagen den 28 feb. 1979

Lokal: Klubbhuset Östersviken

Tid: KL 19 00

Mötesförhandlingar och val enligt tidigare utskickad dagordning.



SEGELMAKERI

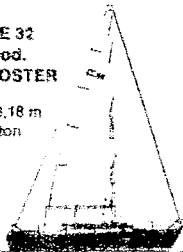


YACHTSEGEL
KAPELL - DYNOR
SPRAYHOODS

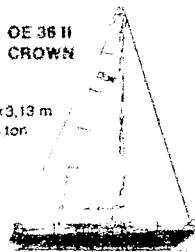
MASTVÄGEN 19 - TEL. 0155-315 00

BYGG SJÄLV DIN OLLE ENDERLEIN-båt

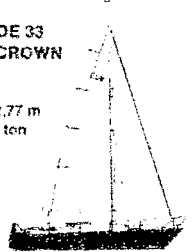
OE 32
mod.
KOSTER
9,89x3,18 m
5,8 ton



OE 36 II
CROWN
11,07x3,13 m
5,8 ton



OE 33
CROWN
10x2,77 m
3,8 ton



SJÄLVBYGGE under fackkunnig ledning och 80 tim arbetshjälp 1/2-, 3/4- och HELFABRIKAT
Ring 0155-356 60 eller 321 06 AB SUNDSÖRS BÅTBYGGERI Verkstadsgatan 22 613 00 Oxelösund

handla billigare
hos WATSKI!

VARSA GOD!

ÖVER 700,- I RABATTCHECKAR FÖR INKÖP AV BÅTTILLBEHÖR!

I Watski-katalogen 1979 hittar Du över 3.000 tillbehör för segel- och motorbåtar. De varor Du ser nedan är ett urval av tillbehör som är rabattvaror vilka sammanlagt kan ge Dig över 700,- i rabatt.

ERBJUDANDET GÄLLER TILL 15.06.1979

"STORA" FÖRSTA HJÄLPEN



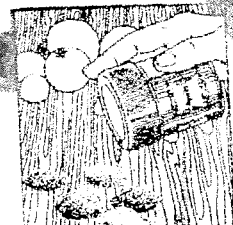
RABATT



ALLA PLASTIND
KOMPASSER



BÅTKRYDDAR



BÅT & MOTOR

OXELÖSUND

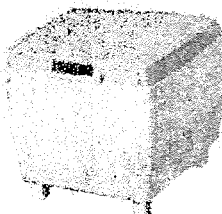
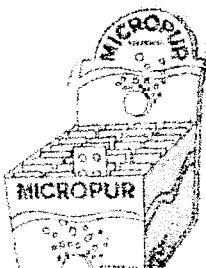
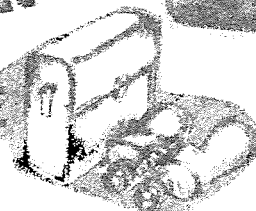
BÅTSPORT-
KORT-
FODRAL



REBBATA

MARIN

NIKARE



TILL SALU

På grund av kompanjonens utlandstjänst finner vi oss nödsakade sälja "LÅLA" Arabesque 26 med utombordsmotor. Hon är en inmått familjekappseglare för 4-6 personer. Spinnaker, ny genua m.m. ingår i priset : 61 500: -

Vi kan även diskutera uthyrning vecka 24 - 26 för segling till Göteborg.

Förfrågan: Lars Åbrink, Pilvägen 11 0155/31277.

VAKNA SEGLARE VÄLJER **LUCAS SAILS**

Topplaceringar 78 bl. a. i:

Nävekvärnsregattan, Hävringskötet, Gotland runt,
Salvorev race, Sneskårsseglingen, Arkö runt OXSS KM,
Baltic race.

Även Du vinner på att välja kvalitetssegel från

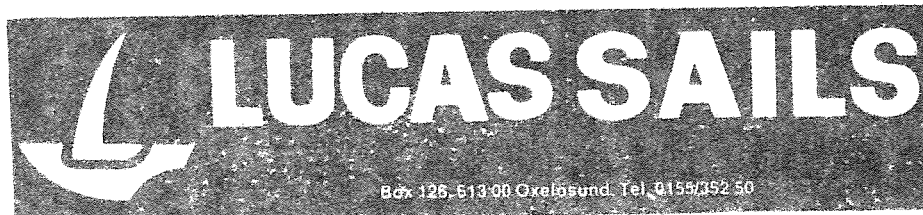
LUCAS SAILS

segelmakeriet med nära 100 års erfarenhet.

REPARATION — ÖVERSYN — SERVICE

BEGÄR OFFERT

VÄLKOMNA!





BLI INTRESSERADE NI SOM VILL UPPLEVA SOMMARENS FRÖJDER

Söndagen den 4 mars kommer Kryssarklubben i samarbete med OXSS att visa en förnämlig film om Östgötaskärgården gjord av Lars Thure Ljungdahl.
PLATS: Randalsskolans aula

TID: Söndagen 4 mars kl 18 30 pris 10 kr

Miss a inte tillfället att frossa i bilder från världens vackraste
SOMMARSKÄRGÅRD

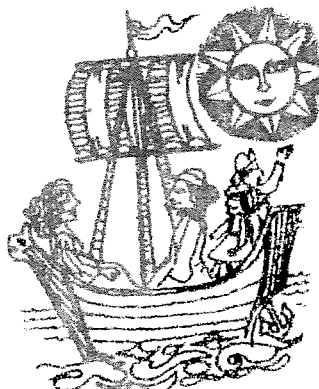
SKK.

OXSS.

IF-SEGLARE

Det finns något som heter OIF dvs. Ostkustens IF-båtsförbund
OXSS framstående IF-seglare Gunnar Aggefors har blivit vald till
ledamot i detta förbund.

Följande nyheter finns att berätta från senaste sammanträdet:
Nordiska Mästerskapen 16 - 20 juni i Nynäshamn
Svenska Mästerskapen 11 - 5 juli i Marstrand
Ni som vill veta mera om detta och IF segling överhuvudtaget
kontakta GUNNAR AGGEFORS Tel, 363 12



KURS

I samarbete med OXSS startar TBV i början på mars en kurs i seglings-teori. Kursen omfattar den teori som behövs för att snabbt kunna bli en bra seglare, och för att undvika de mest vanliga misstagen, som man utan teoretisk bakgrund annars kommer att göra.

Kursen vänder sig främst till nyblivna båtägare eller de som ev tänker köpa båt, men även till de som har seglat en del och upptäckt att de har för dålig teknisk bakgrund.

TJEJER, passa på och gå den här kursen, så kanske ni kan "bräcka" skepparen i sommar

Omfattning: 21 lektionstimmar, fördelat på 3 tim / vecka.
Praktiklektioner kan ordnas efter kursens slut.
Kurstid: Torsdagar kl 18 30
Handledare: Gunnar Carlen

Kontakta TBV tel 361 11 för information

TBV/OXSS.

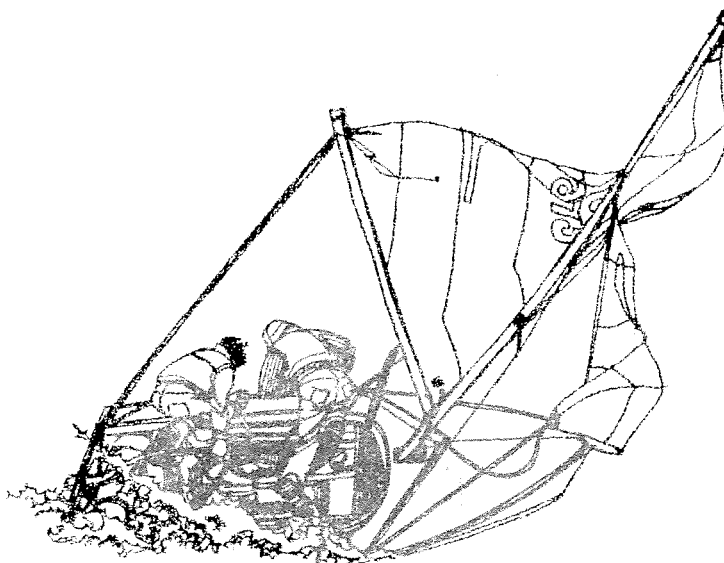


Bild nr. 8. Märk att kickstugget inte är spänt varför storseglet "twistar" sig på lok för mycket. Detta bidrar till att göra situationen ännu värre. Med en spänd kick är båten betydligt lättare att hålla under kontroll i svåra förhållanden. Dessutom går båten nästan alltid snabbare om kickstugget är sträckt.



Saxat ur
SSF
BULLETTINEN
Nr 5

RAPPORT FRÅN LONDON

Havskappsegling enligt IOR - har du en chans?

Referat från ORC:s höstsammanträde

I år firade ORC (Offshore Racing Council) - havskappseglingens högsta internationella organ - sitt 10-årsjubileum. Ett jubileum som begicks med att stadfästa de största ändringarna av IOR som hittills skett.

I tidigare referat från Londonsammanträden har understruket delat upp redogörelsen rörande beslutet efter de olika kommittéernas behandling av förändringarna. Då så denna gång. I stället ges nedan en sammanfattning samt kommentarer till beslutet.

Omedelbart efter sammanträdenas avslutande påbörjades i London utarbetandet av en ORC-bulletin - förmodligen med nummer 25 - som skall utgöra ett protokollsutdrag. Dessutom skall bulletinen - förhoppningsvis - innehålla samtliga ändrade och nya formler. När detta läses bör bulletinerna ha nått oss, och eventuellt även vara översatt till svenska. Envar som så önskar kan rekvirera en kopia av densamma. Innehåller den ej tidigare omdömda formler kommer dessa att inredigeras. Huruvida ett helt nytt regelbäfte kommer att ges ut eller om endast vissa blad i densamma skall bytas ut är ännu ej avgjort.

Inledningsvis nämndes att de hittills största ändringarna i IOR:s historia skett i år. Vad är då innebörden av dessa ändringar, som nu ratificerats?

Deplacementsfaktor

Mättdeplacementbåtar får i fortsättningen ej samma möjligheter att hävda sig. För varje båt räknas ut ett förhållande mellan dess måttlängd och dess displacement. Är detta förhållande större än 1,0 kan båten basmåttal öka ända upp till 10 %. Av de svenska båtarna är det få som har förhållandet större än 1,0 varför de komma att i stort sett få i detta avseende oförändrat måttal.

Segelarefaktor

Har en båt ett onormalt stort segelplan kommer detta att "bestraffas". Ett förhållande mellan segelplanet och skrovet beräknas, vilket förhållande sedan läggs till grund för den segelkorrektionsfaktor, som aldrig kan få lägre värde än 1,0. Den regelrättiga segelytan multipliceras med denna faktor och produkten användes vid beräkning av måttalet. Även i detta avseende är relativt få svenska båtar berörda.

Korrigerig av förliga djupet

Även i ett tredje avseende, där regeländring skett, är ett begränsat antal svenska båtar berörda. För att få ned måttalet har hittills diverse konstgrepp företagits för att få ned förliga djupstationen så mycket som möjligt. Detta har i en del fall medfört underliga konstruktioner av under-

vattenskyrens förliga del, liksom att båtar förturats, dess möjligheter är nu begränsade i och med att en relation givits mellan djupen vid förliga djupstationen och måtten vid midskepps djupstationen.

På denna punkt skall jag frångå principen att ej ge formler. Här kan varje lätt undersöka om hans båt påverkas av regeländringen och om så sker kan i många fall en måttaisökning kompenseras genom en omtrimning av båten så att den blir snabbare.

Formeln för FDIC (Forward Depth Immersed Corrected):

Om $FDI \leq 0.435 (MDI + CMDI)$ är $FDIC = FDI$

Om $FDI > 0.435 (MDI + CMDI)$ är FDIC det mindre av följande värden:

$$[0.2175 (MDI + CMDI) + 0.5FDI] \text{ eller } 0.475 (MDI + CMDI)$$

Varje innehavare av IOR-måttbrev kan på dettas andra sida på rad 9 finna värden på såväl FDI som MDI och CMDI, och beräkna om båten påverkas. (Företages en omtrimning av båten måste omräkning ske såväl beträffande båtens flytläge som dess stabilitet.)

Ännu Svenska Seglarförbundets kansli har ej kapacitet att hjälpa den enskilde seglaren med siffror och beräkningar.

IOR Mark III A

Hittills har behandlats regeländringar som påverkar måttalet i negativ riktning. Enligt vad stickprovskontroller visat blir ej särskilt stor mängd av de svenska havskryssarna påverkade av dessa ändringar.

Om vi till de positiva ändringarna är det däremot en stor del som får glädje av dessa. Alla båtar med skrovsdatum före 1.1.1976 får rätt till måttal enligt IOR Mark III A. För att de båtar som redan tidigare hade Mark III A-måttal d v s de med åldersdatum före 1.1.1973 ej skall missgynnas har Mark III A uppdelats i två divisioner med sistnämnda datum som avgörande för vilken division båten skall tillhöra.

Vad som skiljer de båda divisionerna är att för de äldre båtarna är deplacementsfaktorn 0.98 medan stabilitetsfaktorn är medeltalet av minimistabiliteten ($CCF=0.9680$) och båtens verkliga stabilitet. Dessutom beräknas segelplanet gynnsammare om riggsdatum är 10/1975. För de nyare båtarna är deplacementsfaktorn halva summan av båtens okorrigerade deplacementsfaktor plus ett (vilket för praktiskt taget alla dessa båtar innebär att värdet blir ett), medan stabilitetsfaktorn är oförändrad.

För att kunna avgöra vilken typ av måttal en båt skall få, har tre definitioner införts:

Åldersdatum: Månad och år för första krängningsmätningen om det ej kan dokumenteras att båten är äldre.

Skrovsdatum: För seriebyggda båtar, där inga ändringar företagits, är skrovsdatum samma som åldersdatum för seriens tidigaste båt. För one-off båtar är åldersdatum och skrovsdatum normalt samma.

Riggsdatum:

- Med undantag för vad som ges i B nedan är riggsdatum samma som åldersdatum.
- En båt med åldersdatum före 10/1975 och skrovsdatum före 1/1973 får riggsdatum 10/1975 om vissa mått i riggen ej ändrats efter 11/1975.

Sammanställning angående regeländringar

Utöver vad som ovan redogjorts för skedde ytterligare ett par små ändringar. Såvitt jag kan orinra mig är endast tre svenska båtar berörda av den ena medan ifråga om övriga ändringar befintliga båtar är skyddade av "grand-father"-klausuler så länge ingen ändring sker som orsakar skrov-omräkning helt eller delvis.

ORC har som målsättning bl a uttalat att ta till vara intressen både för den existerande flottan och för de båtar som är avsedda för såväl tursegling som kappsegling. Enligt min uppfattning är IOR redan tidigare en bra regel. Genom de vidtagna ändringarna har de extrema båtarna "bestiraffats" vilket betyder att fältet komprimerats.

Som en följd kan vi förhoppningsvis få se äldre båtar, vilka tidigare betraktat sig som chanslösa, på tävlingsbanan.

Innehavare av år 1978 giltigt IOR-mätbrev får med denna SSF-Bulletin en anmälningsblankett där de skall ange om de önska sitt mätbrev förnyat. Innehavare av äldre mätbrev måste ta kontakt med Svenska Seglarförbundets kansli om de vill ha nytt IOR-brev ty - som framgår av ovanstående - ändringarna är så omfattande att nya mätbrev måste utfärdas för alla båtar.

Tonklasserna

Nyfikenheten var stor om ändringarna skulle medföra höjning av gränserna för de olika tonklasserna. Diskussionens vågor svallade i korridorerna, och vad som erfors var att även den kommitté som förberedde förslaget var enig, i första hand beträffande halvtonnaren.

När förslaget lades, befanns att endast mini- och kvartstonnargränserna ändrats, 0,5 fot uppåt för bådaderna, med motiveringen att det var önskvärt med större klasser. Vid huvudsammanträdet framfördes från engelskt håll krav att halvtonnargränsen skulle flyttas upp till 22,4 fot. Lång debatt följde, som utmynnade i att votering måste tillgripas beträffande alternativen 22.6 - 21.7 fot. Tyvärr vann det förstånds trots en be-hjärtansvärd skandinavisk insats för bibehållande av det gamla värdet 21.7 fot.

Gränserna för tonklasserna:

| Klass | Tid, mätetal | Nytt mätetal |
|---------------|--------------|---------------|
| Miniton | 16.0 fot | 16.5 fot |
| Kvarts Ton | 18.0 " | 18.5 " |
| Halv Ton | 21.7 " | 22.0 " |
| Trekvarts Ton | 24.5 " | ingen ändring |
| En Ton | 27.5 " | " - |
| Två Ton | 32.0 " | " - |

För den som planerar att segla i något tonmesterskap något av de närmaste tre åren ges nedan arrangerande land:

| | 1979 | 1980 | 1981 |
|---------|------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Miniton | Spanien, 3-14 sept Estartit | England | Tyskland |
| 1/4 Ton | Italien, 11-23 sept San Remo | Nya Zeeland | Frankrike |
| 1/2 Ton | Holland, 9-23 juli Scheveningen | Sverige KSSS 9-22 aug | Nya Zeeland |
| 3/4 Ton | Danmark, 16-29 aug Hundested | Frankrike | - |
| 1 | USA, 1-13 sept Newport | Italien | - |
| 2 | England, 14-28 juli Poole | Arrangeras ej | Italien |

Säkerhetsfrågor

Sedan föregående år ingår i dataprogrammet en kontroll av båtens självrätande egenskaper. Erhålles ej vissa värden skall båten krängas 90° för att undersöka om den åter reser sig. I vissa fall har dock nuvarande formler givit gränsfall som medfört att vissa nya värden skall användas. Likaså har skärpning skett beträffande att det ej får finnas öppningar i skrov och däck som ej kan omedelbart tillslutas.

Övrigt

Placering av ankare och ballast - i förekommande fall även utbordare - vållade många och långa diskussioner. Utomlands användes dessa tydligen för att trimma om båten under kappsegling, vilket är förbjudet - även enligt kappseglingsreglerna. Årets beslut för att motverka flyttningar är att ballasten skall vara säkert fastsatt och att ankare och dylikt skall vara fastsatt med Shock-cord.

En svensk motion, orsakad av att kvartstonnaren "Manzanita" vid kontrollmätning förra hösten visade sig mäta betydligt mer än tillåtet, utmynnade i att båtar som seglar i världsmästerskap i tonklasser skall vara mätta två gånger.

Sammanfattningsvis kan sägas att de svenska delegaterna vid ORC-sammanträdet reste hem efter en arbetsam vecka ganska nöjda med sitt värv. Resultaten anser vi gynnar havskappsegling i allmänhet och de svenska IOR-båtarna i synnerhet.

OXSS KAPPSEGLINGSPROGRAM

- 19-20/5 Propagandasegling
- 15-16/6 Hävringskört
- 16-17/6 OXSS Öppna.
- 18/8 Arkö Runt
- 19/8 KM juniorer
- 23-26/8 SM OK VM-kval Laser
- Junior RM Laser
- 8- 9/9 KM
- 8/12 Luciarace Windsurfing

Från Ungdomssektionens arkiv har OXSS-Nytt fått ett kompendium som behandlar kappseglingsregler. Nu är det väl inte bara ungdomarna som behöver lära sig, även NI något äldre kan med förhoppningsvis stort utbyte studera herr Bengt Ögrens kompendium. Redaktionen har tagit sig friheten att saxa och klippa rätt friskt. En förhoppning är att det kanske kan bildas studiecirkelar i ämnet

red

AVSNITT 2 -Regler Du måste kunna i samband med starten.

Reglerna som gäller i samband med starten finner vi i regelbokens del 4 och 5. Där finner vi även de regler vi ska behandla i avsnitt 3 o 4. Dessa regler är det mycket viktigt att Du kan helt utantill, inte ordagrant men innebörden och tillämpningen.

I förgående avsnitt har vi lärt oss att Du börjar kappsegla när förberedelse signalen går. Det är naturligtvis riktigt eftersom det står i regelboken, men, och det är ett viktigt "men", i inledningen till regelbokens del 4 -Regler om rätt till väg, står:

Reglerna i del 4 börjar gälla när båt som ämnar kappsegla börjar segla i närheten av startlinjen.

Innan vi börjar gå in på de regler som gäller i samband med starten ska vi titta på straffpåföljden vid regelbrott.

33.1 Båt som brutit mot en regel eller seglingsföreskrift skall omedelbart utgå eller frita sig genom alternativ bestraffning om sådan föreskrivs i seglingsföreskrifterna. Båt som trots regelbrott ej utgår skall ges samma rättigheter som om den ej gjort något regelbrott.

I regel 33.1 står "alternativ bestraffning, om sådan föreskrivs i seglingsföreskrifterna". Det är nämligen så att i kappseglingsreglerna finnes inget annat straff än diskvalifikation. Man har dock gjort ett tillägg i appendix 3 men detta gäller endast när det uttryckligen står i seglingsföreskrifterna.

Appendix 3 innehåller två typer av alternativ bestraffning a) 720 sväng b) procenttillägg. Eftersom bägge dessa alternativ måste behandlas i ämnet kappseglingstaktik, hoppar vi här helt och hållet över innehållet i appendix 3.

Nu ska vi börja med regler som är till för att undvika kollisioner. Kan Du inte dessa regler kommer medtävlarna som kan reglerna att lura Dig att hålla undan när Du i verkligheten har rätt till väg. De kan till och med få Dig att bryta en tävling eller se till att Du blir diskad, trots att Du inte gjort något regelbrott.

Du måste alltså kunna regel 36 -Olika halsar-

GRUNDREGEL

36 Båt för babords halsar skall hålla undan för båt för styrbordshalsar

Det vill säga en båt med vinden in om babord skall hålla undan för alla båtar med vinden in om styrbord. Den hals eller den sida Du har vinden in om är motsatt sida till den sida Du har storseglet på, således seglar Du för babords halsar vid varje tillfälle då storseglet fyller på styrbords-sidan av Din båt.

Brott mot denna regel förekommer oftast när kryssande båt för babords halsar ej håller undan för länsande båt för styrbords halsar. Den här regeln och några vi skall behandla alldeles strax har efter rubriken -Grundregel.

Grundregel betyder att den gäller i praktiskt taget alla situationer men det finns några få situationer när dessa grundregler sätts ur spel. Dessa situationer skall vi behandla i samband med de avsnitt de berör.

Nu nästa grundregel, regel 37 - Samma halsar - Grundregel

37.1 Då överlapp föreligger.
Lovartsbåt skall hålla undan för lärbåt.

37.3 Vid upphinnande
När båt klart akterom skapar överlapp i lä skall den följande lovartsbåten väl tilltagen plats och möjlighet att hålla undan

Vi ska börja med att förklara termen överlapp:

Båtar överlappar varandra när ingen av dem är klart akter om den andra.

I figur 1 är ingen av båtarna klart akter om varandra, således föreligger överlapp mellan båtarna A, B och C.

Regel 37.1 säger att båt C skall hålla undan för båt A och B eftersom den är lovartsbåt och överlapp föreligger. Av samma anledning skall B hålla undan för båt A.

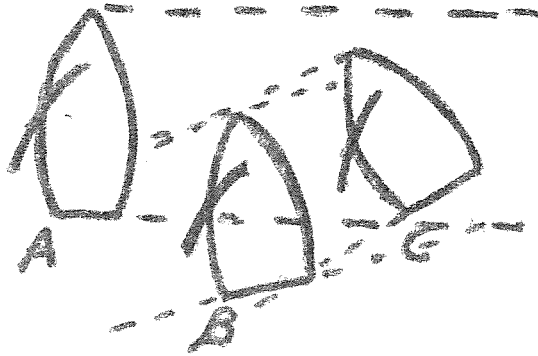
I figur 2 skall båt A hålla undan för båt B enligt regel 37, men om situationen i fig 2 uppstått genom att båt B seglat ikapp båt A gäller regel 37.3. Då måste båt B ge båt A så mycket plats att den kan hålla undan, d v s båt B skall skapa överlapp på det sätt fig 3 visar och därefter utnyttja rättigheterna enligt regel 37.1

Regel 36 - Olika halsar och regel 37 - Samma halsar, är de två regler som alla andra regler kretsar omkring. Därför bör Du känna efter att Du helt förstår dessa regler innan Du läser vidare.

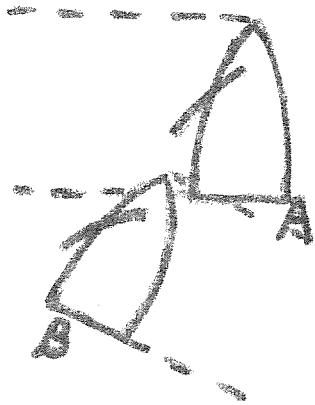
Nu förstår Du? Bra ! Då skall vi göra det hela lite svårare genom att blanda in några nya regler. Men vi börjar med en enkel regel som inte fördrar någon större förklaring. Regel 41 Byte av halsar - att stagvända eller gippa - Grundregel.

BILDBILAGA

Figur 1



Figur 2



Figur 3

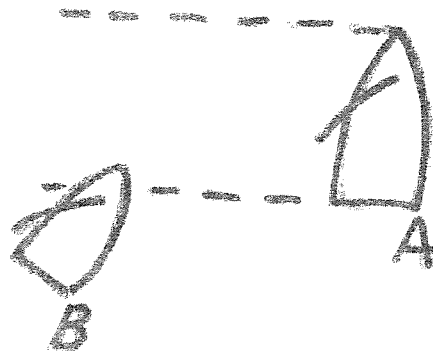
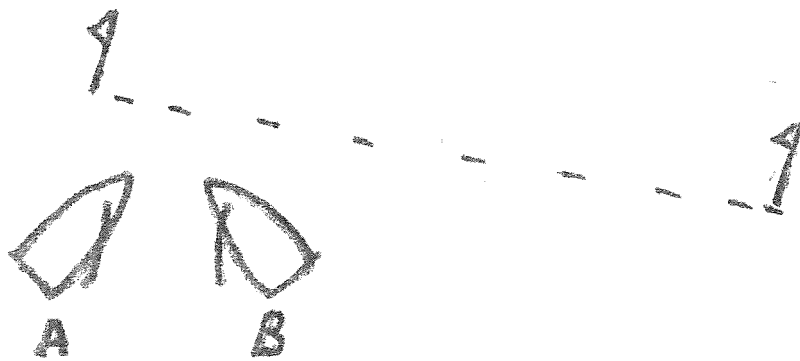


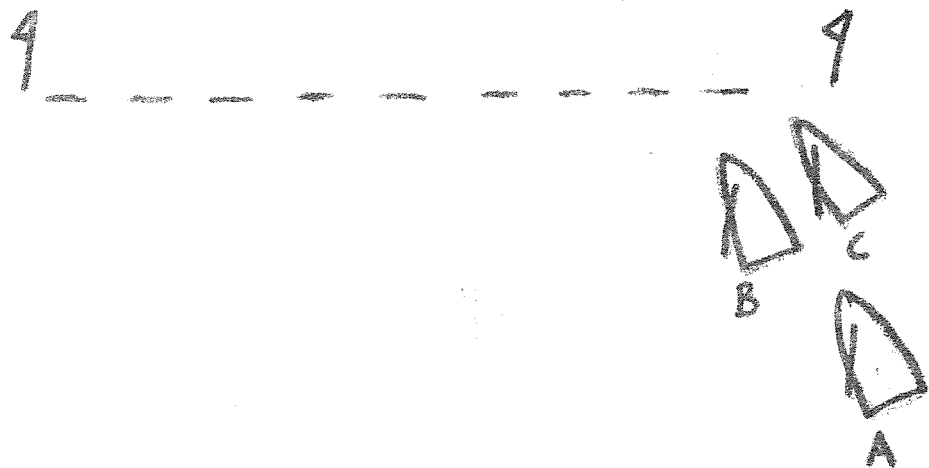
BILD BILAGA

②

Figur 4



Figur 5



Grundregel.

41.1 Båt som stagvänder eller gippar skall hålla undan för båt som ligger för en hals.

Regeln säger att under den tid Du stagvänder (slår) eller gippar skall Du hålla undan för alla andra båtar.

Hittills har vi bara lärt oss vilka rättigheter en läbåt har men den har också en hel del begränsningar i sina rättigheter. Den första begränsningen vi ska titta på är den som beskrivs i regel 40 -Samma halsar- båt med rätt till väg lovar före starten.

40 Om läbåt avser att lova före start och lovartsbåt måste hålla undan för att undvika ombordläggning (krock) skall läbåten lova sakta och på sådant sätt att den ger lovartsbåten möjlighet att hålla undan.

En annan regel som begränsar läbåtens möjligheter att ställa till förtret för lovartsbåten är regel 41.2 -Byte av halsar-

41.2 Båt får varken stagvända eller gippa sig till ett läge som ger den rätt till väg så nära väjningsskyldig båt att denna måste börja sin undanmanöver inna förstnämnda båt avslutat sin gipp eller stagvändning.

Innebörden i denna regel är att Du inte får slå eller gippa Dig till ett läge där Du tvingar en annan båt att hålla undan. Om Du inte först hinner slå eller gippa färdigt innan den andra båten börjar sin undanmanöver.

Ytterligare en regel som begränsar Dina möjligheter att lova är regel 38.6 -Lovning mot två eller flera båtar-

38.6 Båt får ej lova om den ej har rätt att lova mot alla båtar som berörs av lovningen.

Regel 37.1 säger att det är endast när överlapp (figur 1) föreligger som läbåt har rätt till väg. Skulle Du nu komma i den situationen att Du vill lova och denna lovning medför att en eller flera båtar då också måste lova får Du endast lova om Du har överlapp på alla de båtar Du tvingar att lova.

Nu raskt över till en helt annan regel.

Regel 42.4 Vid ett märke vid starten omgiven av segelbart vatten.

42.4 När en läbåt närmar sig startlinjen för start har den icke skyldighet att ge någon lovartsbåt plats att passera i lä om startmärke som omges av segelbart vatten. Sedan startsignalen gått får läbåt dock ej vägra att ge lovartsbåt plats vid sådant märke genom att segla antingen högre än mot nästa märke eller högre än dikt bidevind.

Den här regeln är en naturlig följd av de regler vi hittills lärt oss och Du kanske undrar varför den överhuvudtaget finns. Vi har ju lärt oss att läbåten har rätt till väg gentemot lovåtsbåt vilket också sägs i regeln. Vi måste dock lära oss den här regeln därför att vid andra märken än startmärken gäller helt andra regler som vi kommer till längre fram. Dessutom måste vi naturligtvis lära oss begränsningen av läbåts rättigheter efter startsignal.

Det vill säga läbåt får ej tränga ut lovåtsbåt utanför startmärket genom att vid kryss-start segla högre än dikt bidevind eller vid undanvindsstart segla högre än till nästa märke.

Efter att ha gått genom reglerna i detta avsnitt ska vi titta på några typiska situationer vid starten och hur reglerna fungerar vid dessa tillfällen.

- Båtarna A och B tänker starta vid läflaggen figur 4. Båt A skall hålla undan enligt regel 36 -Olika halsar, om båt A skall slå blir hon läbåt och kan lova sig till startläge vid läflaggan, regel 37.
- Överlapp, men hinner A med allt detta när hon enligt regel 41.2
- Byte av hals, först måste slå och därefter lova enligt regel 40
- Lova före start som föreskriver sakta lovning med möjlighet för lovåtsbåt att hålla undan.

Båt A hinner inte lova innan startflaggan är passerad, således skall Båt A inte slå utan istället falla av och gå akter om Båt B.

Diskutera hur båt A skulle ha gjort för att kunna starta vid läflaggan !

- Båt A tänker starta vid lovåtsflaggan figur 5, men båt C har redan intagit den position som A tänkt sig. A kan nu inte tränga sig mellan båtarna B och C. Kommer A in med ståven mellan B och C blir visserligen A läbåt till C men regel 37.3 -Överlapp genom upphinnande ger A skyldighet att lämna C väl tilltagen plats för att hålla undan. Detta kan inte A, dessutom kommer B att som läbåt se till att någon lucka för båt A aldrig uppstår. A:s möjligheter är att segla sig till en position i lovårt om C och riskera att bli trängd utanför startlinjen eller segla ner i lä om båt B och därifrån som läbåt försöka tränga B och C om lovårt.

forts i nästa nr.





OXELÖSUNDS SEGELSÄLLSKAP

Verksamhetsberättelse för år 1978

Styrelsen för OXSS avger härmed verksamhetsberättelse för tiden 1 januari - 31 december 1978.

Möten

Under året har 3 allmänna möten hållits, varav ett årsmöte, ett vår- samt ett höstmöte. Styrelsen har haft 10 sammanträden.

Medlemmar

Vid årets utgång var medlemsantalet 445, varav 114 st i åldersgruppen 10 - 25 år.

Styrelse och övriga funktionärer

De styrelsemedlemmar och övriga funktionärer som verkat under året framgår av särskild, bifogad förteckning.

Medlemsblad

OXSS-Nytt har utkommit med 10 nummer under 1978.

Arrangemang och aktiviteter

Bredden på OXSS verksamhet fortsätter att förbättras. Framförallt jolle- och ungdomssektionerna, familjeseglingssektionen och kappseglingskommittén har noterat stigande aktivitet och tävlingsframgångarna har heller inte uteblivit, som framgår senare i årsberättelsen.

Seglingar

1. Den inledande propagandaseglingen 20 - 21 maj samlade ett 35-tal startande.
2. EM-kval för E-jollar anordnades den 27 - 28 maj med ett 80-tal startande i 4 seglingar.
3. Årets Hävringskör 16 - 17 juni samt OXSS öppna seglingar 17 - 18 juni genomfördes som samsegling och kombinerades dessutom med DM för Folkbåt och IF. Sammanlagt 75 startande räknades samman på seglingarna detta veckoslut.
4. Arkö Runt för 6:e året slog återigen nytt rekord i antal starter. 240 båtar ställde upp den 19 augusti och 232 genomförde seglingen.
5. Junior-KM genomfördes den 20 augusti med 14 starter i Laser, E-jolle och Optimist.
6. Seniorernas klubbmästerskap den 2 - 3 september lockade 43 startande i 5 klasser.
7. Paketseglingen avslutade säsongen den 16 september. 16 båtar ställde upp trots dystra väderutsikter.

8. Träningsseglingarna på tisdagar har genomförts på sedvanligt sätt. Tisdagsseglingarna med övervägande kölbåtar men med optimistjollar som nytt inslag samlade 350 startande på 11 kvällar. Torsdagsseglingarna, som anordnas för de yngre jolleseglarna, har anordnats 9 kvällar.

Instruktionsverksamhet

Årets seglarskola fick 110 deltagare. Ett seglarläger har dessutom anordnats och seglarutflykter genomfördes vid ett flertal tillfällen.

Ungdomssektionen har deltagit i den öppna ungdomsverksamheten vid kvartersgården. Den egna verksamheten har man på sedvanligt sätt ägnat åt seglingsteori och sjövätt.

Instruktörs- och tävlingsledarkurser samt ledarutbildning under året borgar för fortsatt utveckling av såväl ungdoms- som tävlingsverksamhet.

Aktivitetshuset

OXSS klubbhus vid Östersviken invigdes officiellt den 17 juni på ett succéartat sätt, med en total uppslutning av 200 personer. Sedan dess har ytterligare arbeten lagts vid inredningsdetaljer och möblering och klubbhuset har under året utnyttjats på ett förnämligt sätt för möten, tisdagsseglingarnas avslutningar, gästbåtsverksamhet, årsfest och familjeaktiviteter.

Gästbåtsverksamhet

För andra året bedrev OXSS egen gästbåtsverksamhet vid Östersviken. Med hjälp av olika insatser från medlemmarna inbringade verksamheten nära 5 000 kronor under perioden 26 juni - 11 augusti.

Vinteraktiviteter

Träning och motion för jolleseglare och seglarkvinnor har anordnats liksom föreläsningar och filmförevisningar som förberedelser för sommarens seglingar.

Övrig verksamhet

OXSS har genom ungdomssektionen deltagit i kommunens årliga föreningsutställning samt varit en av de aktivaste föreningarna i kommunens öppna kvartersgårdsverksamhet och socialförvaltningens öppna sommarverksamhet. Övriga sektioner har under året utvecklat en god verksamhet. Familjeseglingssektionen får allt större anslutning till sina aktiviteter och jolleseglingssektionen har fått fram många lovande jolleseglare. Kappseglingskommittén har genom sin tillblivelse avlastat styrelsen med flitiga förberedelser för seglingsverksamheten.

Tävlingsresultat

Av kappseglingsskommitténs rapport framgår, att OXSS insatser på kappseglingsbanorna 1978 varit massiva och att flera klubbmedlemmar än någonsin har varit aktiva.

Förhoppningen att ta hem det vackra samseglingspriset för alltid infriades genom en överlägsen seger öven i årets seglingar. 41(!) båtar deltog för OXSS i de tre samseglingarna. Bästa poängplockare blev Per-Owe Svensson, Ralf Gunnarsson, Roger Eriksson, Björn Wiklund, Leif Runman och Burt-Åke Adolfson. De främsta prestationerna i övrigt:
Lennart Eriksson har varit framgångsrikast bland jolleseglarna och kvalat in i både EM- och VM-laget med en 3:e plats på rankinglistan. På skol-DM blev Arne Törnström 10:a bland optimistjollarna.

I Nävekvärnsregattan segrade Roger Eriksson, Gunnar Aggefors, Gunnar Levander, Per-Owe Svensson och Jan-Erik Dahl i respektive klass F, IF, Neppare, HK 1 och HK 2.

Dan Yngve hemförde folkbåtsklassen i OXSS öppna och i DM för F och IF som arrangerades samtidigt, segrade Gunnar Aggefors.

Årets Hävringskör hemfördes av Per-Owe Svensson respektive Owe Söder i klasserna HK 1 och HK 2.

I NYSS öppna segrade Gunnar Carlén i Smaragdklassen och Mats Ahlgren i klass HK 2. Carlén vann dessutom Ostkustens Smaragd-mästerskap samt Smaragdklassen i Barösundsregattan, där Björn Wiklund hemförde segern i klass HK < 6,0.

Salvoren Race vanns av Ralf Gunnarsson i Scandicapklassen. Ralf blev för övrigt utsedd till Sveriges framgångsrikaste OE 36:a under året.

I årets Arkö Runt fick OXSS tre klassegrare:
Gunnar Aggefors, Per-Owe Svensson och Leif Runman.

Slutligen en mera intern framgång:
Riksidrottsförbundets jubileumsplakett utdelades vid årsfesten till Roger Engstrand som framgångsrikaste seglare med familjesättning 1978.

Ekonomi

OXSS har under år 1978 fortsatt investeringarna i klubbhuset och i båtinköp till ungdomsverksamheten. Den särskilt bifogade kassatablån visar ett gott resultat ekonomiskt.

Oxelösund den 15 februari 1978

Ralf Gunnarsson
Ordförande

Eberhard von Krönhelm
Vice ordförande

Jan Kappel
Kassör

Conny Adolfson
Sekreterare

OXELÖSUNDS SEGELSÄLLSKAP

Balansräkning och resultaträkning för 1978

Balansräkning 78-01-01

Tillgångar

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Aktivitetshus | 197 695:90 |
| Båtar | 24 000:00 |
| Postgirokonto | 2 619:05 |
| Bankkonto | 25 191:81 |
| Bankkonto Aktivi- tetshus | 3 771:01 |
| | <u>253 277:77</u> |

Eget kapital och skulder

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Lån Nyk Sparbank | 121 400:00 |
| Värdeminsk Aktivi- tetshus | 59 730:00 |
| Värdeminsk båtar | 7 200:00 |
| Obetalda skatter | 4 576:00 |
| Obetalda räkningar | 27 082:30 |
| Kapitalkonto | 33 289:47 |
| | <u>253 277:77</u> |

Resultaträkning 78-01-01--1231

Kostnader

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| Medlemsavgifter | 1 690:00 |
| Rese- o startbidr | 3 785:70 |
| Seglarskola | 1 001:85 |
| Porto- o tryckkostn | |
| OXSS-nytt | 7 520:55 |
| Administration | 769:51 |
| Möten | 230:55 |
| Medlemsfester | 1 569:50 |
| Driftkostn, Aktivi- tetshus | 9 445:00 |
| Underhåll, båtar | 2 963:30 |
| Kurskostnader | 3 929:00 |
| Ungdomsverksamhet | 2 779:65 |
| Uppvaktningar | 313:50 |
| Övriga aktiviteter | 420:70 |
| Skatter | 703:00 |
| Räntor | 15 085:25 |
| Värdeminsk båtar | 10 000:00 |
| Värdeminsk båtar | 4 033:00 |
| Värdeminsk, Akti- vitetshus | 22 048:00 |
| Årets överskott | 48 336:19 |
| | <u>136 624:25</u> |

Intäkter

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Medlemsavgifter | 20 080:50 |
| Kappseglingar | 3 527:95 |
| Båthall o plan | 3 044:50 |
| Försäljn OXSS-artik- lar | 1 981:30 |
| Gästbåtsverksamhet | 4 574:00 |
| Servering | 3 145:35 |
| Annonser | 6 475:00 |
| Medlemsgåvor, Akti- vitetshus | 4 346:00 |
| Uthyrning, båtar o klubbhus | 1 500:00 |
| Lotteri | 1 154:85 |
| Bidrag, verksamheten | 56 189:00 |
| Bidrag, amortering | 18 000:00 |
| Bidrag, inköp av båtar | 10 000:00 |
| Räntor | 2 605:80 |
| | <u>136 624:25</u> |

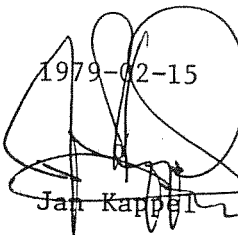
Balansräkning 78-12-31

Tillgångar

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Aktivitetshus | 264 875:11 |
| Båtar | 33 164:40 |
| Postgirokonto | 8 484:59 |
| Bankkonton Nyk Sparbank | 29 559:29 |
| Bankkonto Östgöta- banken | 5 349:00 |
| Bankkonto Aktivi- tetshus | 1 004:27 |
| | <u>342 436:66</u> |

Eget kapital och skulder

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Lån Nyk Sparbank | 112 800:00 |
| Lån Östgötabanken | 45 000:00 |
| Värdeminsk Aktivi- tetshus | 81 778:00 |
| Värdeminsk båtar | 21 233:00 |
| Kapitalkonto | 81 625:66 |
| | <u>342 436:66</u> |

1979-02-15

 Jan Kappel

