



2023







HANKØ YACHT CLUB 2023

Hankø Yacht Club er stiftet 21. august 1954 etter initiativ av interesserte seilere, og dens formål er å virke til fremme av internasjonal seilспорт og verne om Hankø som internasjonalt seilспорт-sentrum. Foreningen har sitt sete på Hankø.

STYRET

Nini Høegh Nergaard
Formann

Morten Lund
Christopher Ihlen

Magnus R. Tvete
Henrik Kulseng-Hanssen

RÅD

Peder Nergaard
Carl Christian Ferner
Jørgen G. Heje
Henning E. Astrup

TIDLIGERE FORMENN

Søren Wiese, Gregard Heje, Ingar Dobloug jr, Frederik Horn, Olaf R. Halvorsen, Knut Heje, Hans Petter Noreng, Erik H. Christensen, Arnfinn K. Heje, Jon D. Mellbye, Olav E. Klingenberg, Nils Ekjord, Jørgen G. Heje, Peder Nergaard, Henning E. Astrup

KLUBBHUSET

HYC sjøbod på Hankø er tegnet av arkitekt W. Swendsen, Trondheim, mens interiørarkitekt lanke, Fredrikstad, har hatt tilsynet med farger og innredning. Sjøboden ble åpnet for medlemmene 22. juni 1957.

ADRESSE

HANKØ YACHT CLUB
1. mai – 31. august: 1621 GRESSVIK – Tlf. 69 33 22 21
1. september – 30. april: Stjerneveien 22, 0779 Oslo
www.hankoyachtclub.no

VERT

Marita Brattås
Treffes på vert@hankoyachtclub.no
Tlf HYC: 69 33 22 21 (betjent i kjernesesongen)

HUSSJEF

Lars Erik Heibek
hussjef@hankoyachtclub.no

HAVNESJEF

Marius Haaverstad
Tlf. 915 34 486
havnesjef@hankoyachtclub.no

REDAKTØR FOR HYCs ÅRBOK: MORTEN JENSEN



FOTO: IVAR GILSÅ
MORTEN JENSEN
PRIVAT



Nini Høegh Nergaard, Commodore



HANKØ YACHT CLUB 2023

Hankø Yacht Club was founded August 21st, 1954 on the initiative of keen yachtsmen. Its purpose is to promote international yachting and preserve Hankø as an international yachting venue. The club is based at Hankø.

FLAG OFFICERS

Nini Høegh Nergaard
Commodore

Christopher Ihlen
Nini H. Nergaard

Magnus R. Tvette
Henrik Kulseng-Hanssen

ADVISORY COMMITTEE

Peder Nergaard
Carl Christian Ferner
Jørgen G. Heje
Henning E. Astrup

PREVIOUS COMMODORES

Søren Wiese, Gregard Heje, Ingar Dobloug jr, Frederik Horn, Olaf R. Halvorsen, Knut Heje, Hans Petter Noreng, Erik H. Christensen, Arnfinn K. Heje, Jon D. Mellbye, Olav E. Klingenberg, Nils Ekjord, Jørgen G. Heje, Peder Nergaard, Henning E. Astrup

THE CLUB HOUSE

The HYC dock house was designed by the architect W. Swendsen of Trondheim, while the interior architect Ianke of Fredrikstad oversaw colours and interiors. The dock house was opened to the members June 22nd 1957.

ADDRESS

HANKØ YACHT CLUB

May 1st – August 31st: 1621 GRESSVIK – Telephone: (+47) 69 33 22 21

September 1st – April 30th: Stjerneveien 22, N-0779 Oslo

www.hankoyachtclub.no

HOST

Marita Brattås

vert@hankoyachtclub.no

Telephone: (+47) 69 33 22 21 (during the season)

HOUSE MASTER

Lars Erik Heibek

hussjef@hankoyachtclub.no

HARBOUR MASTER

Marius Haaverstad

Tlf. 915 34 486

havnesjef@hankoyachtclub.no



VEDTEKTER

Vedtatt på ekstraordinær generalforsamling 11. april 1956, revidert sommeren 2022 og vedtatt på ekstraordinær generalforsamling 26. september 2022..

1. Foreningens navn er Hankø Yacht Club. Dens stander er blå vimpel med hvitt diagonalt kors. Dens sete er Hankø.
2. Formålet er å virke til fremme av internasjonal og nasjonal seilspport og verne om Hankø som seilspportssentrum.
3. Medlemstallet er begrenset til 250 stemmeberettigete medlemmer.
4. I tillegg til stemmeberettigete medlemmer som i pkt. 3, har foreningen disse medlemskategoriene, som kan benytte seg av klubbens tilbud og fasiliteter, har møterett, men ikke stemmerett, i generalforsamlingen og betaler redusert årlig kontingent slik generalforsamlingen fastsetter:
 - a) «Old boys»: medlemmer som har status som pensjonist, har vært medlem i 10 år og har fylt 75 år, kan etter eget ønske bli overført til «Old-Boys».
 - b) «Etterlatte medlemmer»: enke eller enkemann (tilsvarende gjelder for samboerskap) etter medlemmer kan tre inn i medlemskapet til sin avdøde partner.
5. Foreningen ledes av et styre som består av formann, nestformann og inntil fire medlemmer. Formannen har dobbeltstemme ved stemmelikhet ved avstemninger i styret. Styret har ansvaret for den daglige driften og gjennomføringen av spesielt definerte aktiviteter som er behandlet og vedtatt på klubbens generalforsamling
6. Foreningen har også et råd på fire medlemmer som sammen med styret avgjør opptagelse av nye medlemmer etter anbefaling av to medlemmer. Beslutning om opptagelse skal være enstemmig og behandlingen hemmelig. For yngre medlemmer kan Styret og Rådet i fellesskap beslutte utsatt betaling av innmeldingsavgift. Styret og Rådet kan videre i fellesskap invitere Æresmedlemmer og Innbudte medlemmer til foreningen.
7. Foreningens råd fungerer som valgkomité
8. I løpet av sesongen holdes generalforsamling på Hankø. Det innkalles med 14 dagers skriftlig varsel til alle medlemmer og behandler:
 - a) Årsberetning og regnskap.
 - b) Andre saker som styret eller medlemmene måtte ønske å forelegge.
 - c) Valg av styre, råd og revisor.Forslag til lovforandringer må være innkommet til styret innen 1. mai det år det skal behandles.

Et enstemmig styre kan innkalle ekstraordinær generalforsamling når det måtte ønske og da på samme måte som for ordinær generalforsamling bestemt. Ekstraordinær generalforsamling skal også innkalles når halvparten av foreningens medlemmer forlanger det.
9. Foreningens medlemmer er forpliktet til å betale slik kontingent som fastsettes av generalforsamlingen. Utmeldinger skal være styret i hende innen 31.12 foregående år. Medlemmer med to års utestående kontingent skal etter tre nummererte varsler miste sitt medlemskap i klubben med to måneders varsel.
10. Forandringer av disse vedtekter kan bare foretas på ordinær generalforsamling og da med 2/3 flertall av fremmøtte stemmeberettigete medlemmer. Skriftlig fullmakt vil bli godkjent. En forandring av vedtektene må enn videre bekreftes på senere innkalt ekstraordinær generalforsamling der samme krav til flertall gjelder.
11. For vedtak om foreningens oppløsning gjelder samme regler som for vedtektsforandringer, dog forlanges 9/10 majoritet blant samtlige medlemmer. Ved en oppløsning skal foreningens eiendeler overføres til en stiftelse som skal ha til formål å støtte norsk seilspport.



STATUTES

These statutes were adopted in an extraordinary annual meeting April 11th 1956, revised 2016, 2021, 2022 and adopted in extraordinary annual meeting September 26th, 2022.

1. The name of the Club is Hankø Yacht Club. The Club's burgee is a blue standard with a white diagonal cross. Its quarters are at Hankø.
2. The purpose of the Club is to promote international and national yachting and preserve Hankø as a yachting venue.
3. Membership is limited to 250 members entitled to vote.
4. In addition to members entitled to vote as laid out in article 3, the Club has the following membership categories who may take advantage of the Club's offers and facilities, have the right to participate but not vote in the Club's Annual Meeting, and who pay a reduced fee as decided by the Annual Meeting:
 - a) «Old Boys»: members retired from work, have been a member of the Club for more than 10 years, and are older than 75 years, can by choice be transferred to «Old Boys»
 - b) «Surviving spouse» member; the surviving partner of a member can enter the membership of their deceased partner.
5. The Club is governed by a Board consisting of a chairman, vice chairman and up to four board members. The chairman can cast a double vote in the event of a tied vote. The Board has the responsibility for the daily operations of the Club and the execution of specific activities as discussed and decided at the Club's Annual Meeting.
6. The Club also has an Advisory Board of four members, who jointly with the Board, decides on admission of new members based on the recommendation by two members. The resolution of admission shall be unanimous and the proceedings shall be confidential. The Board and the Advisory Board can in collaboration decide on delayed payment of enrolment fee for young members. The Board and the Advisory Board can furthermore jointly invite Honorary and Invited Members to the Club.
7. The Advisory Board acts as nomination committee to the Board.
8. The Annual Meeting is held at Hankø during the summer season. All members shall be given a written notification 14 days prior to the meeting. The proceedings shall comprise:
 - a) The annual report and accounts
 - b) Annual fees and enrolment fee for the coming calendar year
 - c) Other matters submitted by the Board or by members
 - d) Election of board members, advisory board members and auditor

Proposed amendments to the statutes must be submitted to the Board by 1st of May of the year of consultation.

A unanimous Board can summon an Extra Ordinary Annual Meeting at any time, following the same procedure as directed for the Ordinary Annual Meeting. An Extra Ordinary Annual Meeting shall also be summoned when one half of the Club's members so demand.
9. Club members are obliged to pay such annual fees as decided by the Annual Meeting. Notice of withdrawal from the Club shall be received by the Board by 31st of December the preceding year.

Members owing two years outstanding annual fees shall after receiving three numbered warnings have their membership in the Club revoked with two months' warning.
10. Amendments of these statutes may only be made at the Ordinary Annual Meeting, with a 2/3 majority of all present members entitled to vote. Written power of attorneys will be accepted. Such amendments of the statutes must furthermore be confirmed in a later summoned Extra Ordinary Annual Meeting where the same majority is required.
11. For a resolution of the Club's dissolution the same rules as for amendments of the statutes apply, however a 9/10 majority of all members is required. In case of a dissolution, the Club's assets shall be transferred to a foundation supporting Norwegian sailing.



HUSREGLER

Styret velger hvert år en hussjef som plikter å påse at nedenstående husregler overholdes.

1. Klubbens medlemmer har fortrinnsrett til bruk av klubblokalene.
2. Adgang til klubblokalene har dessuten:
 - a. Medlemmers ektefeller.
 - b. Innen - og utenlandske gjester etter invitasjon fra styret eller et medlem.
 - c. Styret kan gi kollektiv innbydelse til deltager og funksjonærer i seil sportsarrangementer.
3. Overnatting – Ved store seil sportsarrangementer vil styret fordele sengeplasser etter følgende rekkefølge. Styret vil søke en balanse av overnattingsgjester:
 - a. Utenlandske deltagere i internasjonale seilaser.
 - b. Medlemmer
 - c. Funksjonærer
 - d. DeltagereVed normal bruk vil drifter fordele sengeplasser.

Gjester kan etter søknad av et medlem også få adgang til overnatting. For slike overnatting beregnes en høyere overnattingspris. Ønske om enkelt rom vil bli imøtekommet så langt det er anledning, men da til dobbel pris. Ved store arrangement kan ikke slike ønsker imøtekommes. Ingen kan forvente å disponere samme rom fra år til år. Bestilling må angi nøyaktig dato for ankomst og avreise.
4. Medlemmer kan, når det ikke er til foretrekkelig for andre medlemmer, arrangere private selskaper i klubben. For private arrangement og tildeling av fasiliteter gjelder følgende
 - a. Medlemmers private arrangementer må vike for regattaarrangementer, klubbafteiner eller andre arrangementer som etter styrets bestemmelse er prioritert.
 - b. Ved kollisjon i ønske om dato mellom private arrangementer vil styret bestemme hvilket arrangement som får ønsket dato. Om mulig vil alternativ dato fremskaffes.
5. Det medlem som har sitt private arrangement, står ansvarlig for klubbens og dens inventar samt oppgjør av alle kostnader knyttet til arrangementet.
6. Selv om medlemmer etter husreglens §1 alltid har adgang til klubben, bes de vise konduite ovenfor dem som har et privat selskap.
5. Gjester har samme rettigheter og plikter som medlemmene ved besøk i klubben.
6. Alle utgiftene i klubben må kvitteres for med medlemmets navn og medlemsnummer. Medlemmer må regulere sin regning før avreise. Vertskapet skal utferdige ukentlig regning som må betales omgående. Medlemmene hefter for gjester de har invitert.
7. Etter kl 20.00 må medlemmer og gjester fortrinnsvis bære pent sommerantrekk for å få adgang til «Storstuen» og «Skipperstuen».
8. Medlemmer og gjester plikter å verne om klubbens eiendeler. Gjenstander som fjernes eller ødelegges, pliktes erstattet. Medlemmer hefter herunder også for inviterte gjester. All ferdsel og opphold på klubbens eiendom skal foregå i former som ikke skader klubbens omdømme eller forholdet til dens naboer.
9. Ved selskaper inntil 70 personer vil Skipperstuen være tilgjengelig for medlemmer. Vi oppfordrer medlemmene til å reservere på forhånd men «drop-in» er også mulig. Ved slik kombinert bruk må en som bruker av Skipperstuen regne med å spise samme meny som serveres i Storsalen.
10. Styret har for øvrig adgang til å bekjentgjøre på oppslagstavlen tilføyelser eller endringer i disse husregler. Disse tilføyelser eller endringer har samme gyldighet som husreglene.



HOUSE RULES

Every year the Board appoints a House Master, whose duty it is to oversee that the following House Rules are respected

1. The Club's members have priority to the use of the Club House.
2. In addition, the following have access to the Club House:
 - a) Member's spouses.
 - b) Norwegian and foreign guests by invitation from the Board or a member.
 - c) The Board can extend a collective invitation to participants and race officers of a sail racing event.
3. For accommodation during larger sailing events, the Board will distribute beds in the following order. The Board will seek to find a balance of overnight guests:
 - a) Foreign participants of international sail sporting events.
 - b) Members
 - c) Race officers
 - d) Other participants

Under normal circumstances, the Host assigns beds.
Guests can by application by a member also be admitted to overnight stays. Such overnight stays are charged with a higher overnight fee. Requests for single rooms will be met as far as possible, but will be charged a double fee. During larger events, such requests will not be met.
No one can expect to stay in the same room year after year.
The booking must comprise an exact date for arrival and departure.
4. Members can, when it's not to the displacement of other members, arrange private parties at the Club House. For private events and allotment of facilities, the following must be observed:
 - a) Member's private events must stand aside for sail racing events, club evenings and other events that by the Board's decision shall be prioritized.
 - b) The Board will decide which event is allotted a specific date, when more than one private arrangement is sought to be held on the same date. If possible an alternative date will be offered.
5. Guests are given the same rights and obligations as members when visiting the Club.
6. All expenses accrued at the Club must be signed for with the member's name and membership number. Members must settle their account prior to departure. The Club Host shall prepare a weekly statement which must be settled promptly. Members are responsible for their invited guests.
7. After 20:00 hours all members and guests must preferentially wear proper summer attire to gain access to «Storstuen» og «Skipperstuen».
8. Members and guests are obliged to preserve the club's possessions. Items moved or damaged must be replaced. Members are also fully responsible for their invited guests. All activities within the club area must be performed in such manner as not to damage the Club's reputation or its relationship to its neighbours.
9. When there are private parties of up to 70 people, «Skipperstuen» will be open to members. We encourage members to make reservations in advance, however "drop-in" may also be possible. At times of such combined use, users of «Skipperstuen» must be prepared to enjoy the same menu as served in «Storsalen».
10. The Board may furthermore announce additions and amendments to these House Rules at the notice board. Such additions and amendments have the same validity as the House Rules.



HAVNEREGLEMENT

Bakgrunn

HYCs brygger og bøyer er et middel for at klubben skal kunne fylle sitt formål som vert for seil-sportsarrangementer. Styret har utpekt Havnesjef til å forestå den løpende forvaltning av bryggeanlegget i henhold til nedenstående.

Medlemmers adgang til bryggeanlegget

Medlemmer vil normalt ha full tilgang til bryggeanlegget, dog slik at ingen medlemmer kan betinge seg plass fast for sesongen og at alle medlemmer må være forberedt på å vike plass når

arrangementer på klubben krever det.

Det er ikke tillatt å benytte bryggeanlegget som sin primære bryggeplass gjennom sesongen.

For medlemmers båter skal det i perioden 20.06 – 10.08 svares betaling for opphold utover 3 døgn. Båter som blir benyttet i forbindelse med arrangementer på HYC, ligger gratis i perioden arrangementet pågår.

For sjøfly gjelder egne regler.



FOTO: MORTEN JENSEN

Medlemmer som skal benytte bryggene ved HYC, må føre HYC-vimpel eller HYC-klistremerke godt synlig på båten.

Regatta

Under regatta skal plasser prioriteres slik:

- 1a) Utenlandske deltagere, fortrinnsvis samlet etter klasse.
- 1b) Båter til losji/bruk av regattaarrangør/jury.
- 1c) Medlemmer som er deltagere.
- 2) Båter til losji av utenlandske deltagere.
- 3) Andre deltagere.
- 4) Medlemmers andre båter.

Ved fordeling tas hensyn til type båtplass, og samlet belastning på bryggene.

Havnesjef/styre kan fravike prioriteringsliste når det finnes hensiktsmessig.

Øvrig adgang til bryggeanlegget

Utenom arrangementer kan også andre enn medlemmer kunne fortøye båter i en begrenset tid. Dette omfatter utenlandske gjester, medlemmers gjester eller andre som i henhold til avtale med havnesjef eller styret har fått slik adgang. Slik adgang avklares med Havnesjef som også anviser båtplass

Ved slik fortøyning skal det svares betaling som bidrag til bryggenes og bøyesens vedlikehold og dekning av vann og strøm. Se pris matrise .

Ordensregler

Alt opphold på klubbens brygger og i båter som er fortøyd ved klubbens brygger og bøyer, skal foregå i former som ikke skader klubbens omdømme eller forholdet til dens naboer.

Tomgangskjøring og/eller bruk av aggregat/hjelpemotor skal normalt ikke forekomme da bryggene har strømforsyning.

Bruk av grill med åpen flamme om bord i fortøyde båter er ikke tillatt.

Ved store arrangement eller stor tetthet i havnen skal gass/propan-anlegg stenges eller kobles fra.

Sikkerhet

Båter som på grunn av størrelse, vindfang eller lignende kan representere en belastning på bryggene og bøylene, må etter havnesjefens anvisning finne en annen fortøyningsplass.

Havnen har ikke kontinuerlig vakthold og HYC påtar seg intet ansvar for fortøyde båter.

Båteier må selv sørge for sikker fortøyning. Hvis en eier ikke er tilstede og ikke kan finnes med rimelig innsats og båten er til fortrenghet/skade/sjenanse for andre, kan Havnesjefen henlegge båten i egnet medlemsbøye/på seilkroa eller annet egnet sted for båteiers regning. Ved slik forflytning bør Havnesjefen i tvilstilfelle konferere med formannen, eller om han ikke er tilstede – med annet styremedlem/varamann.

Alle fortøyde båter plikter å sikre at båten eller dens fortøyninger ikke gjør skade på bryggene. Eiere av båter som forårsaker skade, vil bli avkrevet erstatning.

HAVNEPRISER

	Brygge/døgn	Brygge/uke	Bøye/bruk
Utenom sesong	300	700	150
Sesong 20/6 – 10/8	350	1750	200

I tillegg til prisene tilkommer kr 75 for landstrøm per døgn.



HARBOUR RULES

1. The docks and buoys are means for the club to fulfil its mission as host for sail sporting events. A Harbour Master has been appointed to make sure the Harbour Rules are followed.
2. As a principal rule the members have full access to the docks, but no member can claim a permanent spot for the season. Furthermore all members must be prepared to yield their spot when an event so demands.
Members who are using the Club's docks must fly the HYC burgee or display a HYC sticker clearly visibly on their boat.
3. During regattas spots shall be allotted along these guidelines:
 - 1a) Foreign participants, preferably together according to class.
 - 1b) Boats for lodging/use by race management/jury.

- 1c) Participating members.
- 2) Boats for lodging used by foreign participants.
- 3) Other participants.
- 4) Member's other boats.

Type of requested docking spot and total toll on the docks will be considered at allotment of docking spots.

The Harbour Master/Board can deviate from the priority list when deemed appropriate.

4. At times other than during sail racing events, the Board can on an individual basis, permit boats to be docked for a limited time. This includes foreign guests, members guests or others in accordance with the Harbour Master. The Board has determined a docking fee, as a contribution to the maintenance of the docks



HARBOUR FEES			
	Dock/day	Dock/week	Buoy
Off season	300	700	150
Sesong 20/6 - 10/8	350	1750	200

and buoys, and payment for fresh water and electricity.

5. All activities on the Club's docks or in boats moored by the Club's docks and buoys shall be of such form as not to harm the Club's reputation or its relation to the neighbours.

Idle running of engines or the use of aggregate/auxiliary shall normally not occur as the docks have electricity supply.

The use of grills with open flames on board docked boats is not permitted. Gas/propane should be switched during big events.

6. Boats which due to their size, windage or other reasons can represent a strain on the docks or buoys, must by the instructions of the Harbour Master dock somewhere else.

The docks are not guarded on a permanent basis, and HYC does not resume any responsibility for docked boats. Owners must ensure all boats are properly secured. If a boat is to the displacement of/endangering/inconvenience to others, and the owner is not present and cannot be found with reasonable effort, the Harbour Master can move the boat to an appropriate buoy/at the Seilerkroa or another appropriate place for the owner's account.

Prior to moving a boat, the Harbour Master should, in cases of doubt, confer with the Chairman or another board member/deputy board member if the Chairman is not present.

All docked boats shall be secured in a manner so the boat or its moorings do not damage the docks.



FOTO: MORTEN JENSEN



MEDLEMSFORTEGNELSE MEMBERSHIP LIST

Æresmedlemmer/Honorary members

H.M. KONG HARALD V
H.M. DRONNING SONJA

Innbudte medlemmer/Invited members

H.K.H. Prinsesse Astrid fru Ferner, Oslo 2009
Peder Nergaard, Oslo 2019
Jørgen G. Heje, Oslo 2019
Craig Symonette, Bahamas 2022
Gavin McKinney, Bahamas 2022



FOTO: MORTEN JENSEN



Medlemmer/Members

1954

1 Fred. Olsen, Oslo

1964

* 3 Jan-Erik Dyvi, Oslo

1970

* 5 Kai Wiese, Fredrikstad

* 6 Peder Monsen, USA

1974

* 8 Ole K. Røed, Luxembourg

1976

9 Knut G. Heje, Oslo

* 10 Werner Werenskiold, Høvik

11 Peder Anker, Oslo

* 12 Peder Lunde jr., Snarøya

1977

14 Carl E. Steen, Oslo

1978

* 15 Jørgen Walle-Hansen, Oslo

16 Hans Petter Finne, Oslo

1979

* 17 Finn Eckbo, Oslo

* 18 Henning B. Bull, Oslo

19 Erik Jebsen, Oslo

20 Morten Lund, Oslo

1980

21 Arnfinn K. Heje, Beitostølen

22 Eivind Astrup, Oslo

* 23 Jon Danckert Mellbye, Oslo

1981

* 24 Peter T. M. Brandt, Oslo

1983

* 27 Carsten Durban, Fredrikstad

28 Steff Herbern, Oslo

** 29 Jørgen G. Heje, Oslo

1984

* 30 Haakon Horn, Østerås

1985

31 Alex. Hegard, Sverige

* 33 Per Undrum, Oslo

34 Henning Christensen, Borgen

35 Christian Fredrik Christensen, Oslo

1986

* 36 Peik Christensen, Oslo

37 Sverre J. Tiedemand, Oslo

1987

39 Henning Forsberg, Gressvik

1989

42 Ole Chr. Schrøder, USA



**1990**

- 44 Jan Frederik Dyvi, Oslo
- 45 Endre Røsjø, London
- * 46 Lars Johannessen, Nesøya

1991

- * 47 Egil Wold, Molde

1992

- 49 Egil K. Paulsen, Australia
- 50 Claus Landmark, Son

1993

- 51 Jørgen Stang-Heffermehl, Oslo

1994

- 52 Per Sand, Oslo
- 53 Bjørn Atle Holter Hovind, Setskog
- * 54 Nils Hauff, Oslo
- 55 Carsten Schanche, Sandvika
- 56 Ragnvald Gabrielsen, Oslo
- 57 Morten Mæhle, Oslo
- * 58 Bjørn Wexels, Oslo
- 59 Herman Horn-Johannessen, Nesøya
- 60 Axel Stove Lorentzen, Oslo

1995

- 61 Ragnar Klevaas, Sandvika
- 62 Kristian Nergaard, Snarøya

1996

- 63 Peter T. M. Brandt jr., Stabekk
- 64 Alexander Ferner, Fredrikstad
- 65 Jan P. Sissener, Oslo

1997

- 66 Thomas F. Borgen, Oslo
- 67 Niels G. Stolt-Nielsen, England
- 68 Jacob B. Stolt-Nielsen, Oslo
- 69 Erik G. Braathen, Snarøya

1998

- 71 Espen Horn, Oslo
- 72 Morten Jensen, Asker
- 73 Peter Hauff, Oslo
- 74 Marius Skaugen, Oslo
- 75 Sigurd Coates, Moss
- ** 76 Craig Symonette, Bahamas

1999

- 78 Stig Herbern, Oslo
- 79 Jørgen Paulsen, Oslo

2000

- 80 Erik Magnus Ekjord, Oslo
- 81 Carl Christian Ferner, Oslo

- ** 82 Peder Nergaard, Oslo
- 83 Per G. Braathen, England

2001

- 84 Otto B. Backe, Kjelsås
- 85 Thomas A. Jøraanstad, Oslo

2002

- 86 Christopher W. Ihlen, Oslo
- 87 Lars Petter Fjeld, Engelsviken
- 88 Truls Petter Ambjørnsen, Fredrikstad

2003

- 89 Thomas A. Vogt, Jar
- 90 Colin Ryan, Australia
- 91 Christopher Paus, England
- 92 Petter Fjellstad, Oslo

2004

- 93 Odd Petter Kløvstad, Oslo
- 94 Are Andenæs Huser, Oslo
- 95 Paal Monsen, Oslo
- 96 Danckert Petter Mellbye, Oslo

2005

- 97 Magne Tønnesen, Fredrikstad
- 98 Lars Erik Heibek, Oslo
- 99 Lars-Erik Larsen, Fredrikstad

2006

- 101 Jan-Erik Danielsen, Gressvik
- 102 Sverre Frich, Oslo

2007

- * 103 Hugo Sveholm, Oslo
- 104 Carl Petter Finne, Oslo
- * 105 Olav Hals, Fredrikstad
- 106 Harald Lothe, Oslo
- 107 Eivind Melleby, Oslo

2008

- 109 Henning E. Astrup, Oslo
- 110 Trine Lunde, Oslo
- 111 Halfdan Marius Foss, Oslo
- 112 Thomas Nilsson, Haslum
- 114 Svein Fjellstad, Oslo
- 115 Wilhelm Stang, Oslo
- 116 Marius von Hanno, Oslo
- 117 Henrik Schanche, Gressvik
- 118 Sven O. Jacobsen, Gressvik

2009

- **119 Prinsesse Astrid fru Ferner, Oslo
- 120 Atle Staff, Gressvik
- 121 Øyvind Michael Vedeler, Oslo



- 122 Ivar Gilså, Billingstad
- 123 Nikolai E. Astrup, Oslo
- 124 Jon Erlend Scheele, Oslo
- 125 Pål Birkedal, Manstad
- 126 Knut Knutsønn Heje, Oslo
- 127 Siri Stolt-Nielsen, Sveits
- 128 Henrik Kulseng-Hanssen, Oslo
- 129 Trine Tjøm, Blommenholm
- 130 Peter Vlasov, Bahamas
- 131 Christen Horn Johannessen, Nesøya
- 132 Michael Steensland Brun, Oslo

2010

- 133 Thomas Oksmo, Bekkestua
- 134 Morten E. Astrup, Sveits
- 135 Harald Zwart, USA
- 136 Henrik Wulff, Manstad
- 137 Reynir Kjær Indahl, Lysaker
- 138 Kristin Klevaas Jahren, Oslo
- 139 Morten J. Mellbye, Oslo
- 140 Mads Haanes, Oslo
- 141 Ole Johan Prytz, Høvik
- 142 Jørgen J. Heje, Sveits
- 143 Andreas Brekke, Oslo
- 144 Harald Durban, Oslo

2011

- 145 Lars Martin Borge, Jar
- 146 Anne Line Klevaas Ørneberg, Sandvika
- 147 Bjørn Gisle Grønlie, Oslo
- 148 Jon Langø, Trondheim
- 149 Erik Delphin, Sagstua
- 150 Thor Johan Furuholmen, Sveits
- 151 Magnus Sønsteby, Oslo
- 152 Kristian Fæste, Drøbak
- 153 Cecilie Astrup, Italia
- 154 Halvard S. Kilde, Jar

2012

- 155 Jens M. Mellbye, Oslo
- 156 Eiliv Bugge Fougner, Oslo
- 157 Arne-Henning Scheele, Fredrikstad
- 158 Rune Aasberg, Gjerdrum
- 159 Simen Løvgren, Asker
- 160 Petter Bjørge, Engselviken

2013

- 161 Rolf Bjørne, Oslo
- 162 Jeanette Lunder, Snarøya
- 163 Frederik Horn, Hosle
- 164 Sven Barlinn, Oslo



FOTO: MORTEN JENSEN



- 165 Kristoffer Spone, Oslo
- 2014**
- 166 Bjørn Henrik Rasmussen, Oslo
- 167 Erik A. Lind, England
- 168 Marius Haaverstad, Slependen
- 169 Tobias Bang-Hansen, Oslo
- 170 Nine Paulsen, Oslo
- 171 Steinar Basberg, Fredrikstad
- 2015**
- 172 Hans Christian Henriksen, Oslo
- 173 Kristian Fredrik Sørvig, Oslo
- 174 Camilla H. Heldal, Oslo
- 175 Andreas Webster, London
- 176 Magnus R. Tvete, Engelsviken
- 177 Grant Larsen, Sandefjord
- ***178 Anders Kristensen, Oslo
- 2016**
- 179 Elisabeth Hartmann, Oslo
- 180 Vibeke Nergaard, Oslo
- 181 Karl Christian Agerup, Oslo
- 182 Petter Hessen, Oslo
- 183 Nicolai Reissiger, Oslo
- 184 Cameron Symonette, Bahamas
- 2017**
- 185 Harald K. Berg, Oslo
- 186 Nini H. Nergaard, Snarøya
- 187 Arild Holt, Hosle
- 188 William Paus, Oslo
- 189 Lasse Berthelsen, Fredrikstad
- 190 Per Finn-Hansen, Oslo
- 191 Agnes Dyvi Huitfeldt, Oslo
- 192 Justin Cunningham, Bahamas
- 193 Marc Ryan, Australia
- 2018**
- 194 Joakim P. Fuglerud, Oslo
- 195 Einar Kindem, Oslo
- 196 Alexandra Dyvi, Oslo
- 197 Mikkel Hessen, Oslo
- 198 Nils Klippenberg, Oslo
- 2019**
- 199 Per-Gunnar Borhaug, Moss
- 200 Bjørn Mørland-Pedersen, Oslo
- 201 Nicolai Malling, Oslo
- 202 Oliver Eaton, England
- 203 George Furuholmen, Oslo
- 204 Ingeborg Werenskiold, Oslo
- 205 Viggo Bang-Hansen, Oslo
- 2020**
- 206 Riulf Rustad, Oslo
- 207 Truls Petter Halvorsen, Oslo
- 208 Arild Sten Johnsen, Kråkerøy
- 209 Christian Espeseth, Oslo
- 210 Petter Gautneb, Oslo
- 211 Pål Tønnesson, Oslo
- 212 Oluf Høy, Kypros
- 213 Christian Sinding, Sveits
- ***214 Endre Steinbru, Fredrikstad
- 2021**
- 215 Susanne Wexels, Oslo
- 216 Christian Gerard Moxon, Oslo
- 217 Anders Steen-Nilsen Dyrnge, Oslo
- 218 Gregard K. Heje, Hong Kong
- 219 Rolf Th. Holm, Oslo
- 220 Per Christian Bordial, Moss
- 2022**
- 221 Marit Holte, Oslo
- 222 Johan Anker Zwart, Oslo
- 223 Karl Andreas Anker Grundvig, Fredrikstad
- 224 Petter Antonsen, Gressvik
- 225 Nicolay Staff, Oslo
- 226 Bjørn Gustav ter Jung, Oslo
- 227 Christian von Trepka, Oslo
- 2023**
- 228 Mikkel Sandvik, Oslo
- 229 Carl Henrik Rasmussen, Oslo
- 230 Claes-Johan Geijer, Luxembourg
- 231 Fredrik Nielsen, Oslo
- 232 Pål Einar Berntsen, Moss
- 233 Harald Mohn, Oslo
- 234 Ellen Caroline Courvoisier Sissener, Oslo
- 235 Sofie Olsen Jebsen, Oslo
- 236 Andreas Nergaard, Oslo
- 237 Monica Staff, Oslo
- **238 Gavin McKinney, Bahamas
-
- *Old Boys
** Innbudt medlem
***Gjestemedlem





SESONGEN 2023

20. mai

Medlemslunsj

28. mai

Medlemslunsj

16. -18. juni

NM 29er

26. juni-1. juli

Grundig Hankø Race Week

8. juli

Ungdomssushi (årgang 2004–1998)

10. juli

Shaking Cup & Far East Asia @HYC #1

12. juli

Junioraften (årgang 2011–2008)

13. juli

Damelunsj 45+

15. juli

The Lunner

17. juli

Far East Asia @HYC - Partysushi

20.-21. juli

NM Killing

24. juli

Far East Asia @HYC #3

26. juli

Tre på Hankø

29. juli

Damelunsj 25–45

31. juli

Far East Asia @HYC #4

4. august

HYC Generalforsamling

14.-19 august

Half Ton Classic Cup

25-27. august

NM i Drake – Winner's Weekend

8.-10. september

OneStar

15-17. september

NM i Shorthanded og J/70

29. september – 1. oktober

Jollecamp

16. – 18. juni

NORGESMESTERSKAP



29er er en tomannsjolle som ble lansert i 1998 og som er tegnet av australieren Julian Bethwaite. Det er en planende jolle som byr på frisk og utfordrende seiling for ungdom, som

29er



gjern er i alderen fra 15 til 20 år. Idealvekten for mannskapet på to ligger på mellom 110 og 130 kilo. Rormannen henger i ristropper og mannskapet står i trapes.

FOTO: MORTEN JENSEN

NORGESMESTERSKAP 29er Nykommer på Hankø

Tomannsjollen 29er har aldri tidligere hatt noe mesterskap på Hankø før, så dette NM-et som Fredrikstad Seilforening arrangerer, blir klassens første i området. Regattaen vil ha tilhold på Andersenslippen, men sosiale aktiviteter vil foregå på Hankø Yacht Club.

Alt etter hvordan det blåser, vil seilaserne kunne foregå på tre forskjellige baner. Et alternativ er rett utenfor Garnholmen, et annet ved Missingene og det tredje alternativet er en bane utenfor Slevik mot Lyngholmflaket. Seilerne har et travelt program, for de skal igjennom hele 15 seilaser før de endelige mestrene kan kåres. Og konkurransen blir ventelig hard, for norgesmesterskapet teller også med i uttagningen til Youth Worlds, som er juniorseilernes «OL». I Youth Worlds får nasjonene kun stille med én båt i hver klasse, og når det gjelder 29er-uttakingen, skal det tas ut et jentelag og et guttelag. Det siste dog med en liten vri; som «guttelag» aksepteres også et mix-lag med en jente og en gutt om bord. I tillegg til NM, teller også sesongens to etterfølgende norgescup-regattaer i uttagningen.

29er-jollen så dagens lys i 1998, og den er en slags light-variant av de såkalte skiff-jollene som hadde sin opprinnelse i Australia. En skiff er en ekstrem jolle med utriggere som gjør at mannskapets vekt kommer ekstra langt ut, og i en skiff står hele mannskapet – og det kan gjerne bestå av flere enn to – i trapes. 29er-jollen er atskillig snillere og mindre ekstrem. Den har ingen utrigger, men skrogsiden er utoverhellende, og det er kun mannskapet som står i trapesen. Rormannen henger ut med føttene huket innunder et par ristropper.

29er-jollen er en klasse Norges Seilforbund satser på som en ungdomsklasse. Veien videre innen samme type seiling går til 49er- og 49erFX-jollene, men seiling i 29er gir også mye god lærdom til all type seiling i båter med tre seil – fokk, storseil og gennaker/spinnaker. Det er kun de færreste som tar steget videre til OL-klassene 49er (herrer) og 49erFX (damer).





29er

LENGDE	4,40 m
BREDDEN	1,77 m
DYPGÅENDE	0,93 m
VEKT	72 kg
MASTELENGDE	6,25 m
STORSEIL OG FOKK	12,5 m ²
SPINNAKER	16,8 m ²
KONSTRUKTØR	Julian Bethwaite
KONSTRUKSJONSÅR	1998
ANTALL BÅTER PRODUSERT	ca. 700
IDEALVEKT PÅ SEILERE	110-130 kg
RORMANN/MANNSKAP	Ristroppe/trapes

FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



Grundig Hankø Race Week er bærer av en lang tradisjon og er den moderne forlengelsen av det som i gamle dager gikk under begrepet «Hankø-regattaen» eller «pokalseilasene». Regat-



taen er den største for kjølbåter i Norge, og den samler hvert år et solid antall seilere i ulike klasser. I år deltar flere klasser enn på lenge. Blant annet Yngling og Soling.

FOTO: MORTEN JENSEN

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK

Større i år enn på lenge

Årets Grundig Hankø Race Week tegner til å bli større enn på mange år. I alle fall er antall klasser som er invitert til å delta i regattaen, flere enn på lenge. I 2022 var regattaen delt i to avdelinger – en for klassiske og en for moderne båter. I år er arrangementet tilbake til normalen med alle klassene samlet og i aktivitet i det samme tidsrommet.

Halvtonn, som jo skal ha sitt eget store, internasjonale arrangement på Hankø i august, skal få forsøke seg i Grundig Hankø Race Week for første gang. Det vil ganske sikkert by på en kjærkommen anledning til å gjøre seg kjent i farvannet for mange. Yngling-klassen er ikke ny i Race Week-sammenheng, men det er 20 år siden klassen sist var representert på Hankø. Med en stor og aktiv klasse på Hvasser rett over fjorden, vil det nok komme flere båter derifra i år. H-båt-klassen har vært litt til og fra i de senere årene, men den er på plass igjen i år. Sist det ble delt ut premier til klassen på Hankø, var i 2015. Arrangøren KNS har satt et lite krav til alle klassene i årets regatta: Det blir ingen regatta for klassen dersom det melder seg på færre enn syv båter.

Hankø-regattaen er et begrep i norsk seilspport. Det var i området i denne delen av landet den moderne, norske seilspporten ble skapt, og i snart 140 år er det blitt arrangert regattaer i farvannet utenfor Garnholmen. Grundig Hankø Race Week er dagens forlengelse av Hankø-ukene, og den kan derfor med godt belegg kalle seg en av Norges mest tradisjonsrike regattaer.

Mens den tradisjonelle Hankø-regattaen startet fra Garnholmen og hadde faste rundingsmerker, blir dagens seilere fordelt på pølsebaner ute på fjorden. Hankø-banen vil by seilerne på variert vær, men inntre den såkalte tre dagers-vinden – en frisk sønnavind som gjerne står gjennom natten og varer i tre dager – vil seilerne få en stri tørt. Da blir det tre dager med 10 m/sek +!





FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



8 mR

TIDLIGERE VINNERE

2022: Ingen regatta for 8 mR

2021: «Wanda» • Lars Ingeberg/Dag Usterud/Torgeir Pedersen/Øystein Sabel Christoffersen/Terje Sorteberg/Johan Karlson/Ole Martin Lunde Lidal, Grimstad

2019: «Wanda» • Lars Ingeberg/Dag Usterud/Torgeir Pedersen/Fredrik Honningsvåg/Øystein Sabel Christoffersen, Grimstad



FOTO: MORTEN JENSEN

8 mR-klassen er blitt et fast innslag på Hankø etter at VM for klassen ble arrangert på Hankø i 2017. Tidligere kunne man oppleve kong Olav på tur rundt Hankø i «Sira». Nåværende kong Harald har rustet opp båten til regattastand. Dette har inspirert flere norske seilere til å seile båttypen, slik at det nå igjen er blitt en klasse i Norge. Kong Harald offentliggjorde før jul i 2022 at han ville legge seilkarrieren på hylla. Han har senere presisert at det gjaldt den internasjonale karrieren, så da blir det spennende å se om han kommer til Hankø med «Sira» i 2023.

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



IOD

TIDLIGERE VINNERE

2022: Martin Rygh/Walther Øhre/Fredrik Rygh/Bjørn Sørensen, Tønsberg

2021: Martin Rygh/Walther Øhre/Fredrik Rygh/Bjørn Sørensen, Tønsberg

2019: Tormod Lie/Vidar Moe/Per Arne Skjeggstad/Geir Begby, Fredrikstad

2018: Tormod Lie/Svein Olav Moe/Vidar Moe, Fredrikstad

2017: Fred. Olsen/Severin Olsen/Robert Davis/Guttorm Mæhlum/Henrik Terjesen, KNS

2016: Tormod Lie/Per Arne Skjeggstad/Svein Olav Moe/Vidar Moe, Fredrikstad

2015: Jan Petter Røed/Martin Rygh/Walter Øhre/Fredrik Rygh/Gustav Rygh, Tønsberg

2014: Jan Petter Røed, Tønsberg

2013: Jan Petter Røed/Martin Rygh/Fredrik Rygh/Walter Øhre, Tønsberg

2012: Ludvig Daae, Bundefjorden

2011: Martin Rygh, Tønsberg

2010: Espen Aker, Tønsberg

2009: Martin Rygh, Tønsberg

2008: Urban Ristorp/Lars Berntsson/Henric Hansson/Martin Persson/Thordis Berntsson, Sverige

2007: Urban Ristorp/Lars Berntsson/Henric Hansson/Martin Persson/Thordis Berntsson, Sverige

2006: Ludvig Daae/Andreas Daae/Edle Robsahm/Marc McNeill/Hans Petter Lundegaard, Bundefjorden

2005: Jan Petter Røed/Walter Øhre/Espen Glad/Martin Rygh, Tønsberg

2004: Jan Petter Røed/Walter Øhre/Espen Glad/Martin Rygh, Tønsberg

2003: Jan Petter Røed/Walter Øhre/Espen Glad/Martin Rygh, Tønsberg

2002: Jan Petter Røed, Tønsberg

IOD er en gammel, klassisk entypebåt konstruert av Bjarne Aas i 1936. Lengde 33 fot, bredde 2,6 m, deplasement 3230 kilo og seilareale 40 kvm. Klassen hadde sin storhetstid etter 2. verdenskrig, spesielt på 1950- og 1960-tallet. Hankø var selve hovedsetet for klassen den gangen, og det var IOD-seilere som i sin tid gikk i spissen for å stifte Hankø Yacht Club.

FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



DRAKE

TIDLIGERE VINNERE

- 2022:** Pål Berg/Øystein Thorup/Per Olav Bernhardsen, Fredrikstad
2021: Steinar Basberg/Kristian Hatch/Alexander Ferner, Fredrikstad
2019: Frank Berg/Carsten Hay/Søren Hvalsø, Danmark
2018: Tor Møinichen/Espen Guttormsen/Henrik Møinichen, KNS
2017: Stig Lassen/Søren Hvaldsø/Cartsen Hey, Danmark
2016: Steinar Basberg/Kristian Hatch/Alexander Ferner, Fredrikstad
2015: Jan Enok Arnesen/Alexander Ferner/Steinar Basberg, Fredrikstad
2014: Christian Nygaard, KNS
2013: Martin Pålsson/Johan Norén/Göran Alm, Sverige
2012: Frank Berg, Danmark
2011: Søren Hvalsø/Frank Berg, Danmark
2010: Peder Lunde jr., KNS
2009: Peder Lunde jr./Jeanette Lunder/Christian Lunder, KNS
2008: Odd Roar Lofterød/Poul Richard Høj Jensen/Stefan Pulfer, KNS
2007: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Stefan Pulfer, KNS
2006: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Stefan Pulfer, KNS
2005: Odd Roar Lofterød/Urs Blom/Stefan Pulfer, KNS
2004: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Stefan Pulfer, KNS
2003: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Simen Lofterød, KNS
2002: Odd Roar Lofterød, KNS
2001: Odd Roar Lofterød, KNS
2000: Poul Mortensen, Bærum

Drake er den mest tradisjonsrike av alle norske entypeklasser. Båten ble konstruert av Johan Anker i 1928. Den er med andre ord snart 100 år gammel! Klassen holdes ennå i hevd i ulike miljøer i Norge. Det ventes et fint felt av disse klassiske båtene på regattabanen utenfor minne-monumentet på Garnholmen over nettopp Johan Anker.

FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



H-BÅT



FOTO: ASBJØRN J. THORUP

TIDLIGERE VINNERE

- 2014: Martin Almslätt, Sverige
- 2013: Øystein Bøe/Espen Berg, Sandefjord
- 2012: Steinar Solnørdal, Røyken
- 2011: Johnny Hjerpseth/Steinar Solnørdal/
Truls Rognerud, Røyken
- 2010: Johnny Hjerpseth/Steinar Solnørdal/
Truls Rognerud, Røyken
- 2009: Ole Martin Nodenes/Jostein Magnus-
sen, KNS
- 2007: Ketil Rivå/Knut Hattrem, Tønsberg
- 2006: Tor Chr. Theodorsen/Eivind Rubin-
stein/Jone Grini, Fredrikstad
- 2005: Karianne Eikeland/Alexandra Koefoed/
Katja Horn-Johannessen/Espen Stokkeland,
Bergen
- 2004: Per Helgesen/Morten Helgesen/Petter
Andreassen, Fredrikstad
- 2002: Erling S. Lorentzen, KNS
- 2001: Ralph Wickstrøm, Fredrikstad
- 2000: Harald Rolfsnes, Røyken
- 1999: Marianne Davis, Asker
- 1998: Erling S. Lorentzen, KNS
- 1995: Jørgen Stang Heffermehl, KNS
- 1994: Mette Terland, KNS
- 1993: –
- 1992: Peder Anker, KNS
- 1991: Mette Terland, KNS
- 1988: Peder Lunde jr. KNS
- 1987: Båten «Toy IV»
- 1986: HKH Kronprinsesse Sonja, KNS
- 1984: Ulf Thjømøe, Oslo
- 1982: Jens W, Werenskiold/Tore Borge/Finn
Tøjum, Bundefjorden
- 1981: Ulf Thjømøe, Oslo

Siste gang H-båt-klassen ble invitert til Hankø var i 2016, men da stilte det ikke nok båter. Før den tid har klassen en lang historie på Hankø, og i en årrekke ble det seilt om pokalen Herman F. Whiton Cup. I år er klassen invitert på nytt, og da får vi se om klassen klarer å mobilisere nok båter til at det blir seiling for dem på Hankø i år.

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



SOLING

TIDLIGERE VINNERE

Siste gang Soling var med som en klasse i Hankø Race Week før i 2022, var i 1982. Da vant Hans Wang/Peter Hauff/Terje Johannesen, KNS klassen og pokalen Herman F. Whiton Cup. Denne pokalen ble deretter overført til H-båt-klassen.

2022: Jens Petter Andresen/Kjell Arne Haakonsen/Kristin Sætrang Haakonsen, Tønsberg

Soling-klassen er en av Norges olympiske stoltheter når det kommer til seiling. Båten ble tegnet av Jan Herman Linge i siste halvdel av 1960-tallet, og den vant konkurransen mot andre båttyper om å bli en ny, olympisk båtklasse i 1972. Det forble Soling helt frem til og med OL i 2000. Soling er den dag i dag fortsatt en internasjonal klasse som det arrangeres offisielle VM i, og i 2024 skal mesterskapet foregå på Hankø! Det skjer fra 24. til 30. juni 2024. Etter en lang dødperiode, avholdes det nå atter NM i Soling-klassen. I 2022 var det 100 år siden Jan Herman Linge ble født, og det at Soling-klassen igjen er blitt en del av Grundig Hankø Race Week, var til ære for ham.

FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



YNGLING

TIDLIGERE VINNERE

2003: Inger Åsle Hatch/Nina Anderssen/
Christine Gruntvig, Fredrikstad

2002: Inger Åsle Hatch, Fredrikstad

1984: Kalle Nergaard, KNS

1982: Bernt Morten Anker, Asker

1981: Terje Wang, KNS

1980: Kristian Nergaard, KNS

Konstruktør Jan Herman Linge lanserte Yngling som en rekrutteringsklasse til Solingen. Og det ble den på mange måter. I Norge vokste klassen seg stor. På det meste deltok det over 70 båter i NM. Klassen ble også anerkjent internasjonalt. Det skjedde i 1979. I 2004 og 2008 var den sågar en olympisk kjølbåtklasse for kvinner.

På Hankø har klassen hatt litt sporadiske opptredener. Da klassen var på sitt mest populære på 1980-tallet, ble det seilt Yngling i Hankø Race Week. Likeså i noen år da klassen var olympisk. Så det at klassen nå er tilbake på Hankø, er et aldri så lite tegn på at Ynglingen har fått en renessanse og at mange båter er blitt pusset opp og tatt vare på.

Ikke minst er det en stor koloni med Ynglinger rett over fjorden – på Hvasser. Det er også en konsentrasjon av Ynglinger på Askøy på Vestlandet. Den har også vært en populær studentbåt i Trondheim. Men til Hankø Race Week blir det nok først og fremst Ynglingene fra Hvasser som kommer på besøk. I tillegg til de Hankøundet selv har – og noen fra Østlandet ellers.

FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



HALVTONN

TIDLIGERE VINNERE

Den tilårskomne IOR-båten halvtonn – eller Half Ton Class som dens internasjonale navn er – debuterer som egen klasse i Hankø Race Week. Helt ukjent på Hankø er imidlertid ikke klassen. I 1983 ble det arrangert VM i halvtonn-seiling på Hankø, og det ble en historisk begivenhet i norsk seilspport. Om det er det blitt skrevet en egen historie i denne utgaven av årboken.

Så i den grad det kan snakkes om tidligere vinnere, må det bli vinneren av Half Ton Cup på Hankø:

1983: «Freelance», Denis Peres, Frankrike

Half Ton Class har en historie som strekker seg tilbake til 1966. Da ble det første mesterskapet for One Ton Class arrangert i Frankrike. Det baserte seg på at båter med det samme måltallet etter IOR-regelen (International Offshore Rule), skulle kunne seile mot hverandre båt mot båt (scratch). Premien var det ærverdige trofeet One Ton Cup, som hadde ligget brakk etter at 6 mR-klassen døde ut, og som en følge av det, var blitt tildelt denne nye klassen. Derav navnet «Ton» – det har med andre ord ikke noe med båtenes vekt å gjøre. Regattaen var vellykket, og man besluttet å introdusere prinsippet også for mindre båter. Half Ton Class ble skapt, og det første mesterskapet fant sted i 1967. I Sandhamn i 1969 endte det med svensk seier til en båt som senere ble prototypen til båtmodellen Scampi. I 1969 deltok også første norske båt, «Skawbelle» med Henrich Nissen-Lie som skipper og med en ung Peder Lunde jr. som sailing master om bord.

Deretter vokste klassen, og Half Ton Cup var et av de store mesterskapene i havseilermiljøet. Høydepunktet for klassen var omtrent på den tiden at Half Ton Cup ble arrangert på Hankø i 1983. Så døde klassen gradvis ut, og siste Half Ton Cup ble arrangert i 1993. Noen ildsjeler klarte imidlertid ikke helt å slippe taket i klassen og blåste nytt liv i de gamle båtene og lanserte Half Ton Classics Cup. Nå seiler ikke båtene lenger scratch – de er for ulike til det – men etter måleregelen IRC.



FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



J/70

TIDLIGERE RESULTATER

2022: Eivind Melleby/Per Kristian Ervik/
Thomas Oksmo/Nils Petter Skaset, KNS

2021: Lasse Berthelsen/Fredrik Eriksen/
Eivind Melleby/Aleksander Ringstad/Malou
Syversen, Fredrikstad

2019: Lasse Berthelsen/Fredrik Hedlund/
Scott Rubinstein/Eivind Rubinstein, Fredrik-
stad

2018: Eivind Astrup/Lasse Berthelsen/Pål
Tønnesson/Espen Tønnesson, KNS

2017: Eivind Astrup/Lasse Berthelsen/Pål
Tønnesson/Thomas Nilsson, KNS



FOTO: MORTEN JENSEN

J/70 er en av de nyeste kjølbåtklassene i Norge, men den er nå godt etablert i det norske seilmiljøet. Dette skyldes ikke minst den nasjonale seilsportsligaen, som har benyttet J/70 siden ligaen startet i 2016. I 2019 ble det første norgesmesterskapet arrangert – på Hankø. Og etter det er J/70 blitt en opplagt del av Grundig Hankø Race Week. I år er klassen representert for femte gang.

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



MELGES 24



FOTO: MORTEN JENSEN

TIDLIGERE RESULTATER

2022: Kristoffer Spone/Christen Horn Johannessen/Børre Hekk Paulsen/Sigurd Hekk Paulsen, KNS

2021: Peder Nergaard/Eivind Rubinstein/Morten Helgesen/Petrus Eide, Fredrikstad

2019: Herman Horn Johannessen/Malin Rørvik-Sundelin/Jan Borø/Jan Fredrik Dyvi/Stian Ness Rørvik, KNS

2018: Peder Jahre, Tønsberg

2017: Peder Jahre/Giulio Desiderato/Sivert Denneche/Marius Orvin/Hebe-Cecilie Nyquist Næss, Tønsberg

2016: Kristoffer Spone, KNS

2015: Kristoffer Spone, KNS

2014: Peder Jahre, Tønsberg

2013: Christoffer Sundby/Frode Bovim/Carsten Hopstock/Thomas Smedsrud/Nils Jørgen Kittilsen, Soon

2012: Christen Horn Johannessen, KNS

2011: Christoffer Sundby, Soon

2010: Eivind Melleby, KNS

2009: Peder Jahre/Stian Briseid/Sivert Denneche/Taja Zaikova/Marius F. Orvin, Tønsberg

2008: Stian Tuv/Marius Falch Orvin/Stian Briseid/Sivert Denneche/Taja Zaikova, Tønsberg

2007: Herman Horn Johannessen, KNS

2006: Kristian Nergaard/Peder Nergaard/Petrus Eide/Harald Blom Bakke, KNS

2005: Kristian Nergaard/Christen Horn Johannessen/Sigurd Hekk Paulsen/Arve Roaas/Harald Blom Bakke, KNS

2004: Eivind Melleby/Pernille Hammernes/Hans Olav Kvalvaag/Anders Stenhagen/Lars Horn Johannessen, Bundefjorden

2003: Trond Solli-Sæther, Geir Dahl Andersen/Hans Fæute/Henning Astrup, KNS

2002: Kristian Nergaard, KNS

Melges 24 er en planende og rask, internasjonal entypeklasse konstruert av Reichel/Pugh i 1993. Selv om klassen snart er 30 år gammel, holder den design- og fartsmessig stand mot nyere klasser og er på ingen måte utdatert.. Klassen har med årene fått en tett tilknytning til Hanko etter at flere NM er blitt arrangert her.

29. juni – 1. juli

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



11:MOD



FOTO: MORTEN JENSEN

TIDLIGERE RESULTATER

- 2022:** Anders Wilhelmsen/Kyrre J. Tjøm/
Per Wilhelm Butler Wang/Eilert Kamfjord,
Tønsberg
- 2019:** Anders Wilhelmsen/Kyrre J. Thjøm/Per
Wilhelm Butler Wang/Kjell Rune Magdahl,
Tønsberg
- 2018:** Johnny Hjerpseth/Stig Carlsen/Carl
Philip Lie/Kristoffer Gundersen, Røyken
- 2017:** Anders Wilhelmsen/Eilert Kamfjord/
Kyrre J. Tjøm/Per Wilhelm Butler Wang,
Tønsberg
- 2016:** Johnny Hjerpseth/Ulf Lønnemo/Stig
Carlsen/Kyrre Tjøm, Røyken
- 2015:** Anders Wilhelmsen/Kyrre Tjøm/Eilert
Kamfjord, Tønsberg
- 2014:** Jacob Daas, KNS
- 2013:** Jan Hammarstrøm/Cato Hjelm/Lars
Sønsterud/Axel Brun, Drøbaksund
- 2012:** Finn Eriksen, Drøbaksund
- 2011:** Finn Eriksen, Drøbaksund
- 2010:** Finn Eriksen, Drøbaksund
- 2009:** Finn Eriksen/Morten J. Kolflaath/
Morten Engelién, Drøbaksund
- 2008:** Terje Wang/Svein Sørensen/Marius
Nissen-Lie/Even Græsdal, KNS
- 2007:** Terje Wang, KNS
- 2006:** Pål Christoffersen/Hans Martin Sand/
Jacob Daas/Pål Brudevoll, KNS
- 2005:** Pål Brudevoll/Pål Christoffersen/Hans
Martin Sand/Jacob Daas, KNS
- 2004:** Terje Wang/Svein Sørensen/Even
Græsdal/Niels Stolt Nilsen/Karsten Winger,
KNS
- 2003:** Terje Wang/Svein Sørensen/Even
Græsdal/Niels Stolt Nilsen, KNS
- 2002:** Frank Sothmann, Tyskland
- 2001:** Niels G. Stolt-Nielsen, KNS

*11:MOD, gjerne kalt 11-meter, er en firemanns
kjølbåt med planende egenskaper. Lengde
10,60 m, bredde 2,50 m, deplasement 1625
kg, seil 42,0 kvm. Konstruktør: Ron Holland.
11-meter-miljøet har vært stabilt i mange år og
klassen har vært med på Hankø i over 20 år.
11-meteren var den første planende båttypen i
Hankø-ukén.*

29. juni – 1. juli

NORGESMESTERSKAP

Entypeklassen X-35 har vært med én gang tidligere i Hankø Race Week. Det skjedde i 2018, da klassen også hadde sitt verdensmesterskap som en del av Hankø-regattaen. Klassen ble invitert til å delta i 2022, men ingen båter stilte til start.

X-35 er en havseiler som seiles av et mannskap på syv-åtte. Den måler inn i ORCi, noe som ga flere X-35-lag muligheten til å delta i ORCi-EM på Hankø i 2022. Denne gangen skal X-35-seilerne utkjempet et NM – et åpent norsk mesterskap – og at det er åpent, kan komme godt med, for den største utfordringen for klassen blir trolig å mønstre mange nok båter til at norgesmesterskapet blir godkjent og medaljene kan deles ut.

Mesterskapet i X-35 inngår som en del av Hankø Race Week der Hankø Yacht Club vil stå sentralt når det gjelder det sosiale. Det er også blitt en tradisjon under HRW at klasseklubbene har egne arrangementer, og det svært ivrige og entusiastiske norske X-35-miljøet vil helt sikkert ha noe i ermet i så måte.

X-35-klassen hadde noen svært aktive år i Norge i 2009 og 2010 da klassen var ny og ble godkjent som en internasjonal entypeklasse. Spesielt var populariteten stor på Vestlandet. Den gangen ble det arrangert norgesmesterskap i Stavanger med 15 båter på startlinjen. Så døde det litt ut igjen, inntil man i de siste årene atter har fått fart på klassen. Men det store spørsmålet i år er nok om de blir mange nok. NM-reglene krever ti båter som et minimum for at mesterskapet skal få status som NM.

Om ikke, så blir det et klassemesterskap – og uansett: En morsom regatta på Hankø vil man få sammen med de som stiller opp!



X-35



X-35 ONE DESIGN

LENGDE	10,61 m
LENGDE I VANNLINJEN	9,12 m
BREDDE	3,27 m
DYPGÅENDE	2,15 m
VEKT	4300 kg
STORSEIL	40,1 m ²
FORSEIL 108%	33,9 m ²
SPINNAKER	105,7 m ²
KONSTRUKTØR	Niels Jeppesen
KONSTRUKSJONSÅR	2005
ANTALL BÅTER I NORGE	CA. 25
ANTALL BÅTER I VERDEN	CA. 250

FOTO: MORTEN JENSEN

29. juni – 1. juli

NORDISK MESTERSKAP

Express er bokstavelig talt blitt en båt for både kong Salomon og Jørgen hattemaker. I klassen finner man et vidt spekter av seilere – fra kong Harald som var aktiv i klassen for noen år tilbake, til ferske juniorlag og fra eliteseilere til rene jentelag. Spesielt er miljøet i Oslo Seilforening stort, der det i en vanlig tirsdagsregatta kan delta 20–30 båter. Historisk ble det norske og nordiske mesterskapet i 2014, da hele 107 Expresser stilte til start.

Så mange blir det ikke på Hankø i år. På landsbasis har klassen skrumpet litt etter storhetstiden for snaut ti år siden.

Inspirert av suksessen til den amerikanske klassen J/24 ble Albin Express til i 1978. Målet var å bygge en entypebåt som man kunne seile regatta med, men også dra på tur med. Den skulle ikke koste all verden, og den skulle være lettseilt. Konseptet slo an, og Albin Express ble solgt i solide antall – spesielt i Sverige. I Norge var suksessen noe mer betinget, og det var først i 1994, drøye 15 år etter at båten ble lansert, at de første norgesmestrene ble kåret i klassen.

Utover i 1990-årene og inn på 2000-tallet deltok det mellom 25 og 40 båter i norgesmesterskapet hvert år, inntil det altså eksploderte i 2014.

Expressen seiles av et mannskap på fire, og den har en tradisjonell spinnaker som det kan være en utfordring for fordekksgasten å jibbe når Hankø-føret er på sitt friskeste.

Norge har mange gode Express-seilere, men mange av de som regjerte for noen år siden, har forlatt klassen. Svenskene har imidlertid alltid vært gode; det er jo tross alt deres klasse, og trolig og forhåpentlig stiller det en solid kontingent svenske båter på Hankø. Kong Harald kommer imidlertid helt sikkert ikke, han har offisielt meddelt at han har lagt opp seilingen sin – i alle fall internasjonalt. Men kanskje han blir fristet til å komme med «Sira» til Hankø i 8 mR-klassen? Eller bare for å se på i «Stjernen»? Det er noe med manesjen og sirkushestene.



EXPRESS



EXPRESS

LENGDE	7,77 m
LENGDE I VANNLINJEN	6,60 m
BREDDE	2,49 m
DYPGÅENDE	1,45 m
VEKT	1800 kg
STORSEIL	17,5 m ²
FORSEIL	14,5 m ²
SPINNAKER	45,0 m ²
KONSTRUKTØR	Peter Norlin
KONSTRUKSJONSÅR	1978
ANTALL BÅTER I NORGE	
ANTALL BÅTER I VERDEN	ca. 1100

FOTO: MORTEN JENSEN

21. – 22. juli

NORGESMESTERSKAP



Killing-klassen er blitt en kult-klasse det siste ti-året, ikke minst i Hankø-området. Killing er en tradisjonsrik norsk rekrutteringsbåt tegnet av Sigurd Herbern i 1952. Hvert år siden 2010 er

KILLING



det blitt arrangert NM på Hankø. I 2023 håper man at klassen vil stadfeste det gode grunnlaget den har fått, hvilket betyr opp mot 40 båter på startlinjen.

FOTO: IVAR GILSÅ

NORGESMESTERSKAP KILLING

Hankøsundets maskotter

Killing-klassen er på mange måter blitt Hankøsundets maskottklasse. Utenfor mang en hytte dupper det en stutt, liten båt. De dukker gjerne opp når sommerferien begynner, og det årlige norgesmesterskapet i midten av juli er blitt en institusjon. I 2019 ble det satt deltagerrekord i Killing-NM. Fantastiske 50 båter stilte på startlinjen. Så kom koronapandemien. Norgesmesterskapet i 2020 ble det ikke noe av, og når det norske folk endelig kunne ta av seg munnbindet igjen i 2021, var det ikke alle Killing-seilere som hadde vendt seg til denne «friheten» og muligheten til å konkurrere igjen. At det deltok «kun» 33 båter i 2021, var en liten nedtur. I 2022 fant imidlertid flere frem sin vesle, bortgjemte båt fra kalesjer, garasjer og hager i området rundt Hankø. For den store mengden av de aktive Killingene som fins i landet, befinner seg nettopp i dette området.

NM på Hankø er årets høydepunkt for Killing-seilere. Og dette er blitt en tradisjon, for helt siden 2010, da denne klassen som så dagens lys tidlig på 1950-tallet ble vekket til live igjen, er norgesmesterskapet blitt arrangert på Hankø. Så også i år. Hankø Yacht Club vil som alltid være sentrum for mesterskapets sosiale program.

Ingenting ved Killingens form og yteevne skulle tilsi at den tiltrekker seg noen av landets aller beste seilere. Men slik er det blitt, og konkurransen om NM-tittelen er alltid hard, selv om båten bare er drøye fem meter lang og maksfarten på kryss er 4,5 knop. «Killing-NM byr på masse spenning i slow motion», blir det gjerne sagt om seilingen ute på sjøen.

I Killing-klassen er det et stort spenn når det gjelder kunnskapsnivå og erfaring. De beste har toptrimmete båter der det er lagt mye energi i å få båten til å seile forrest mulig. For andre er NM først og fremst en morsom regatta som også byr på mye sosial moro. Tradisjonen tro vil Killingklubben avholde sitt årsmøte – på en eller annen måte under NM.





KILLING

LENGDE	5,25 m
LENGDE I VANNLINJEN	3,75 m
BREDDE	1,80 m
DYPGÅENDE	0,93 m
VEKT	520 kg
MASTEHØYDE	5,80 m
STORSEIL	6,0 m ²
GENUA/FOKK	4,9/3,7 m ²
SPINNAKER	10,0 m ²
KONSTRUKTØR.	Sigurd F. Herbern
KONSTRUKSJONSÅR	1952
ANTALL BÅTER PRODUSERT	485

FOTO: IVAR GILSÅ

14. – 19. august

HALF TON CLASSIC CUP



Halvtonnerne som hadde sin storhetstid på 1980-tallet, har fått sin renessanse, og i august vil rundt 40 slike båter fra minst fem land bli samlet på Hankø til Half Ton Classics Cup. Tidlig i mai

HALVTONN



i år ble også det første norgesmesterskapet i halvtonn-klassen arrangert, og det ble vunnet av Espen Kamperhaug i «King One» – en båt Paul Elvstrøm vant Half Ton Cup med i 1981.

FOTO: MORTEN JENSEN

HALF TON CLASSICS CUP

Historisk jubileumsregatta

Denne sommeren er det 40 år siden Half Ton Cup ble arrangert på Hankø i 1983. Interessen før dette mesterskapet var formidabel, og det ble arrangert uttakingsseilaser for å komme frem til hvilke ti båter som skulle få besette de norske plassene i mesterskapet. Hele 26 norske halvtonnere deltok i uttakingen, og i Half Ton Cup konkurrerte de ti med 30 utenlandske båter.

Martin Kamperhaug fra Sarpsborg (bildet) fikk ideen om at dette mesterskapet burde minnes og markeres i 2023, og allerede for flere år siden lanserte han den. Martin begynte selv å oppspore og restaurere gamle halvtonnere som deltok i 1983. Til sammen er det blitt flere ti-talls båter som han har forvandlet fra å være i mer mer eller mindre elendig forfatning, til å bli nyoppussete båter i konkurransedyktig stand. En av disse båtene er kronprins Haralds «Fram VIII» som seilte på Hankø.

Martin Kamperhaugs initiativ og innsats har resultert i den samme enorme interessen i dag som for arrangementet på Hankø for 40 år siden. Half Ton Classics Cup på Hankø i august i år ser ut til å ville samle like mange båter som i 1983! Denne gangen blir det ingen norsk uttaking – alle får delta – og det tegner til å kunne bli like mange – om ikke flere – norske båter enn det faktisk deltok i uttakingen i 1983. Tidlig i mai i 2023 ble det første offisielle NM-et for halvtonnere arrangert med 20 båter på startlinjen.

Den siste ordinære utgaven av Half Ton Cup ble arrangert i 1993. Deretter døde klassen ut, inntil det ble tatt et internasjonalt initiativ til å samle halvtonnere igjen og konkurrere – ikke båt mot båt som man gjorde i Half Ton Cup, men etter IRC-regelen på handicap. Den første Half Ton Classics Cup ble arrangert i Belgia i 2003, mesterskapet er blitt arrangert nesten årlig siden den gang. Flere av de gamle båtene er blitt betydelig opprustet med ny kjøler, ror og rigg, så klassen er delt i to – en «modern» og en «classics». Classic-båtene seiler som de stort sett var, og de har blant annet gammeldags rigg med lensetakler.





FOTO: IMORTEN JENSEN

25.– 27. august

NORGESMESTERSKAP

Fredrikstad Seilforening og Norsk Drakeklubb inviterer til åpent NM i Drake på Hankø fra 25. til 27. august. Datoen er valgt med omhu, for den norske terminlisten er samkjørt med den svenske og danske. Bakgrunnen for det er at Norsk Drakeklubb håper at svenske og danske seilere vil ta turen til Hankø for å seile mot sine norske konkurrenter, samtidig til at de bidrer til å gjøre mesterskapet offisielt. Til det kreves det minimum 15 startende båter – utenlandske inklusive – og all stund det sannsynligvis vil stille maksimum åtte norske båter, så trengs det drahjelp fra utlandet for å få mesterskapet i havne.

Åtte båter er hva den aktive norske flåten per i dag teller, men Norsk Drakeklubb har som mål å øke antall aktive båter – blant annet ved å skape attraktive arrangementer med sosial faktor og godt miljø. NM-et på Hankø er i så fall tenkt som et utstillingsvindu for nettopp dette.

– En målsetning er at vi i løpet av 3 år klarer å stille 12 norske båter til et NM pluss supportert av fem til syv utenlandske, skriver styret i Norsk Drakeklubb.

Man må tilbake til 2016 for å finne de siste offisielle norgesmestrene i klassen. Den gangen stilte det ni båter i Bærum, og mestere ble Christian Nygaard, Jan Monrad-Hansen og Odd-Erik Aks fra KNS. For ni år siden – i 2014 – deltok det hele 20 båter i NM i Bundefjorden.



DRAKE



DRAKE

LENGDE .....	.8,90 m
LENGDE I VANNLINJEN .....	.5,66 m
BREDDE .....	.1,95 m
DYPGÅENDE .....	.1,20 m
VEKT	1700 kg
STORSEIL	16,0 m ²
FOKK	11,7 m ²
SPINNAKER	23,6 m ²
MANNSKAPSVEXT	Maks 285 kg
KONSTRUKTØR.	Johan Anker
KONSTRUKSJONSÅR	1929

FOTO: MORTEN JENSEN

25.– 27. august

RAYMARINE ONESTAR

Raymarine OneStar ble lansert med brask og bram inne i kanalen i Fredrikstad by i 2006. Med flagg, race village og båtene godt synlig i byens sentrum skulle solo-seiling markeres for publikum. Regattaen fikk oppmerksomhet blant seilere, men det spørs hvor mye menigmann i bybildet skjønnte av hva som foregikk. Deretter ble regattaen flyttet til Hankø og senere til Skjæløy. Men nå er denne første norske soloseilassen godt forankret til Hankø igjen.

Mens de første regattaene gikk over mange hundre nautiske mil og seilerne seilte non stop i over ett døgn – kanskje til og med i to for noen – er dagens utgave av OneStar langt snillere. Nå er det snakk om en dagseilas som tilpasses vindforholdene. Og seilassen er ikke lengre enn at alle skal kunne rekke festen på Hankø Yacht Club om kvelden. Færre og færre deltok i den lange varianten, og derfor var endringen nødvendig.

Shorthanded Sailing Norway, som er shorthanded-seilernes klasseklubb, har vært driver av regattaen i de senere årene. På mange måter har den vært litt motstrøms, for mens andre regattaer ble mer og mer fancy og ditto dyrere å delta i, var OneStar et stykke dugnadsarbeid hvor en gjeng av seilerne byttet på å arrangere den. Og startkontingenten var lav.

Etter en lang dag på fjorden er det sosiale sentralt for soloseilerne, og på HYC legges det opp til en hyggelig sammenkomst etter regattaen. At deltagerne kan samles på samme sted, gjør også at de kan hjelpe hverandre, for selv om man skal kunne mestre alt alene på sjøen, er en hjelpende hånd på land god å ha. For eksempel om man må opp i riggen en tur for å sjekke noe.

Deltagelsen i OneStar har i de senere årene ligget på 40–50 båter fordelt i ulike klasser. Det blir med andre ord fullt ved bryggene utenfor HYC denne helgen – og i en slik regatta blir like mange som det er båter, til regattaens avslutningsmiddag med premieutdeling.



SINGLEHANDED



FOTO: MORTEN JENSEN

15. – 17. september

NORGESMESTERSKAP



OneStar er blitt arrangert siden 2006. Regattaen oppstod i regi av Fredrikstad Seilforening, og etter å ha vært litt på rundgang, er regattaen nå tilbake på Hankø for fullt. Det er ventet

SHORTHANDED



pluss/minus 50 båter til denne soloseilasen som strekker seg over en seilas på fem-seks timers varighet. Det er en tøff utfordring å seile store båter solo – spesielt om det blåser.

FOTO: MORTEN JENSEN

NM Shorthanded

Norgesmesterskap for to

Interessen for shorthanded-seiling i Norge tok for alvor fyr for snart 20 år siden. I 2004 ble det første startskuddet for Watski Skagerrak TwoStar avfyrt fra Garnholmen, og dermed blomstret det opp en stor interesse for denne typen seiling med kun to seilere i relativt store båter. Til neste år skal det sågar arrangeres VM i shorthanded-seiling i Norge. Det skjer i juni 2024 i forbindelse med Færderseilasen.

Dette kommende verdensmesterskapet har satt ekstra fart på shorthanded-interessen her til lands, noe som trolig vil gi seg utslag i deltakelsen i årets NM på Hankø i september. Det vil kunne være en god treningsøkt for de av de norske shorthanded-seilerne som sikter seriøst mot VM, og stor deltakelse vil være en spennende opplevelse for alle som er med på Hankø.

Det første norgesmesterskapet i shorthanded-seiling ble arrangert i Son i 2015. Det skulle gå hele ti år fra hundretalls av båter deltok i shorthanded-regattaer, til klassen fikk avholde sitt første NM. Men

da det formelle til slutt kom på plass, har det vært NM årlig – nesten. Det første mesterskapet i 2015 samlet 40 båter fordelt på to klasser. Dette tallet krympet i de neste årene, og i 2018 ble det ikke avholdt noe mesterskap. I 2019 startet kun 12 shorthanded-lag i NM.

Men så kom korona-året 2020. Da fikk ikke klasser som krevde flere enn én seiler om bord arrangere NM på grunn av smittefaren, men siden shorthanded-seiling med to om bord foregikk i store båter der det var mulig å holde avstand til hverandre, fikk shorthanded-klassen grønt NM-lys. Det resulterte i et formidabelt NM med hele 117 lag fordelt på fem klasser!

Korona-året ga shorthanded-klassen en boost, men fullt så mange stilte ikke i NM året etter. Da var det 47 båter som startet. I fjorårets NM i Stavanger deltok skuffende 17 båter, men det er grunn til å tro at dette tallet vil kunne fordobles på Hankø i år. Mesterskapet er også betydningsfullt i shorthanded-klassens populære ranking.





FOTO: MORTEN JENSEN

15. – 17. september

NORGESMESTERSKAP



J/70 er en av de nyeste kjølbåtklassene i Norge og debuterte som NM-klasse i 2019. I år er klassen tilbake på Hankø med Fredrikstad Seilforening som arrangør. Det er nå et solid

J/70



antall J/70-er i Norge, så det å klare minimumkravet på 15 båter, bør ikke være noe problem. En antall mellom 20 og 30 er nok mer sannsynlig.

FOTO: MORTEN JENSEN

NORGESMESTERSKAP J/70

Tilbake på Hankø

J/70 forbindes kanskje først og fremst med Norsk Seilsportsliga der båttypen er blitt benyttet siden den første testsesongen i 2015. Da kom også klassen til Norge for fullt. Norges Seilforbund kjøpte den gangen fem båter for å etablere Norsk Seilsportsliga.

Etter hvert er det kommet flere båter til landet, og de aller fleste er innkjøpt av seilforeninger rundt om i landet. Faktisk er mindretallet av J/70-ene privateide. Foreningene bruker båtene i lokal ligaseiling og som treningsbåter for seilsportsligaen. Det er også blitt populært med pool-seiling – at man kan leie båten på times- eller dagbasis, eller man betale en årlig kontingent å ha tilgang til båten hele sesongen når den eller de er ledige. Ligaseilingen og det at man ikke behøver å eie en båt selv, har bidratt, ikke minst til at eldre ungdom og unge voksne i etableringsfasen har funnet en båttype og et format som gir dem mulighet til morsom og givende regattaseiling – uten at det går ut over student- eller familieøkonomien. Eller at seiling og båthold krever for mye tid.

At antallet båter totalt sett har økt, har også gitt grunnlag for å kunne arrangere NM for klassen. Det første ble avholdt i 2019 på Hankø, og i år er mesterskapet tilbake på regattabanen utenfor Garnholmen. De deltakende båtene er en blanding av private og foreningseide båter, og norgesmesterskapet er blitt en arena der de rendyrkede ligaseilerne kan prøve seg mot andre gode regattaseilere.

I 2022 ble mesterskapet arrangert i Tønsberg med 23 båter på startlinjen, og et sted mellom 20 og 30 båter vil det ventelig bli på Hankø også. Ragna Agerup, Lillan Agerup, Marie Lothe Halvar Albjerk Hamran og Astrid Klippenberg stiller som forsvarene av NM-tittelen.

En J/70 har mye til felles med en Melges 24, men den er litt mindre, litt enklere og litt letter å seile enn storesøsteren.





J/70

LENGDE .....	.6,93 m
LENGDE I VANNLINJEN .....	.6,24 m
BREDDE.. ..	.2,25 m
DYPGÅENDE.. ..	.1,45 m
VEKT .....	.794 kg
STORSEIL	11,5 m ²
FORSEIL 108% .....	..9,6 m ²
SPINNAKER	45,6 m ²
KONSTRUKTØR.	Alan Johnstone
KONSTRUKSJONSÅR	2012
ANTALL BÅTER I NORGE. ....	..50-60
ANTALL BÅTER I VERDEN .....	..ca. 1500

FOTOS: MORTEN JENSEN

TIDLIGERE NORGESMESTRE

29er

2021 og 2022: Ikke nok deltagere til godkjent NM

2020: Balder Støen/Emil Forslund, Nesodden

2018: Mathias Berthet/Alexander Franks-Penty, KNS

2017: Mathias Berthet/Alexander Franks-Penty, KNS

2016: Jostein Aker/Jacob Undrum, Tønsberg

2015: Tomas Mathisen/Mads Mathisen, Risør

2014: Tomas Mathisen/Mads Mathisen, Risør

2013: Ragna Agerup/Maia Agerup, KNS

2012: Anders Hysten Klippenberg/Harald Fæste, KNS

2011: Anders Hysten Klippenberg/Emil Mellbye, KNS

2010: Helene Næss/Ane Gundersen, KNS

2009: Anders Sola Fischer/Baard T. Hübert, Christianssands

J/70

2022: Ragna Agerup/Lillian Agerup/Marie Lothe/Halvar Albjerk Hamran/Astrid Klippenberg, KNS

2021: Jostein Grødem/Sindre Sørebo/Karl Otto Book/Maren Magda Bokk, Åsgårdstr.

2019: Thomas Nilsson/Øystein Misje/Espen Tønnesson/Anders Pedersen, KNS

X-35

2021: Bjørn Vadholm, KNS

2010: Egil Ronæs, Stavanger

2009: Petter Mørland Pedersen, Arendal

Killing

2022: Kristian Nergaard/Kalle Nergaard, KNS

2021: Kristoffer Spone/Fabian Spone, KNS

2019: Anette Melsom Myhre/Magnus Hedemark, KNS

2018: Kristoffer Spone/Karmen Spone, KNS

2017: Peder Nergaard/Caja Basberg, Fredrikstad

2016: Peder Nergaard/Caja Basberg, Fredrikstad

2015: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad

2014: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad

2013: Jacob Stolt-Nielsen/Kristian Nergaard, KNS

2012: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad

2011: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad

2010: Per G. Braathen/Kristian Nergaard, KNS

Shorthanded

2022: Øyvind Knudsen/Morten Knudsen, Moss

2021: Yngve Lønmo/Asbjørn Lønmo, Hurum (liten klasse) – Calle Andersen/Espen Gutormsen, Asker (stor klasse)

2020: Marius Løken/Tim Sandberg, Røyken/Tønsberg (klasse A) – John Holm/Stefan Midteide, Oslo/Ullern (B) – Silje Brathagen With/Christen With, Asker (C) – Bjørn Forslund/Emil Forslund (sportsbåt)

2019: Kristian Schøyen/Halvor Schøyen, Tønsberg

2017: Erik Holter/Didrik Godaker, Færder/Tønsberg

2016: Magne Klann/Karl-Einar Jensen, Soon/Moss

2015: Karl Otto Book/Maren Magda Book, Åsgårdstrand (stor klasse) – Magne Klann/Karl-Einar Jensen, Soon/Moss (liten klasse)

Drake

2016: Christian Nygaard/Jan Monrad-Hansen/Odd-Erik Aks, KNS

2015: Terje Wang/Peter Brandt jr/Henrik Huitfeldt, KNS

2014: Kristian Hatch/John Hatch/Henrik Julius Nilsen, Fredrikstad

2013: Vidar Hansson/Eivind Melleby/Erik Folkesson, Asker

TRE PÅ HANKØ

De vakre og blanke samles



Øya rundt Lunsj på brygga Alexander Hermansen
Onsdag 26. juli 2023 kl. 12.00 Påmelding: deltager.no

FRAM MOT FRANKRIKE

Daværende kronprins Harald og hans «Fram VIII» spilte den norske hovedrollen under Half Ton Cup på Hankø i 1983. De øvrige rollene var besatt av franskmenn. Mesterskapet skapte en interesse for havseiling som savner sidestykke i norsk seilspport.

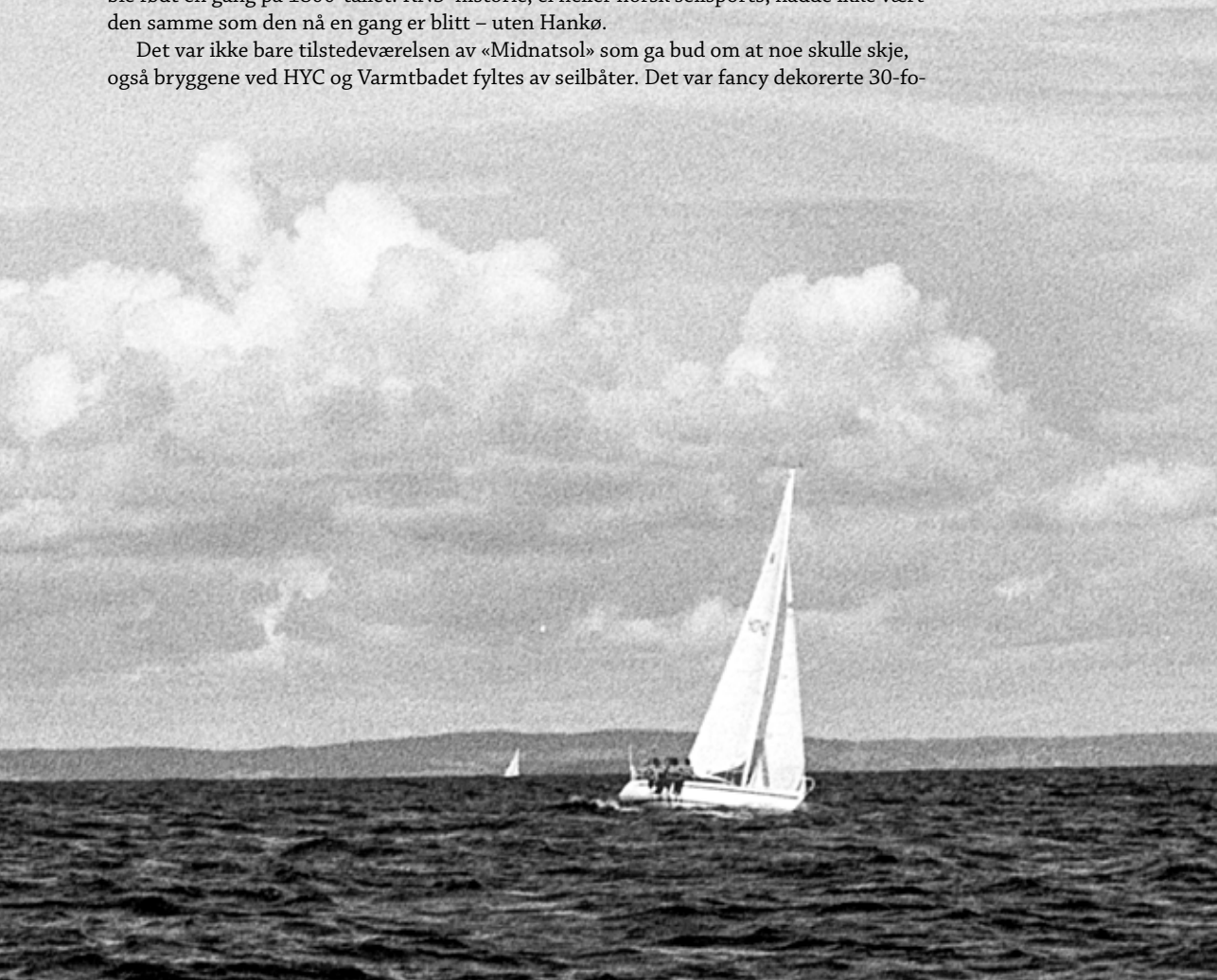
TEKST: Morten Jensen



At det gamle hurtigruteskipet «Midnatsol» hadde ankret opp utenfor Hankø Yacht Club en junidag i 1983, var et sikkert tegn på at det var spesielle begivenheter i gjære i Hankøsundet. «Et blått skip ruvet nesten opp til Bloksberg med mastene, to tusen tonn som aldri hadde vært der før. Det lå med trosser i luftspenn til brattfjellet på yachtklubben, signalflagg strukket over toppene som et langt hurra av viftende farger i brisen», for å sitere salige Caspar Brochmann, som beskrev synet slik i sin spalte Loggen i Seilas & Båtliv.

Ja, for et hurtigruteskip i Hankøsundet var jo ikke vanlig, skjønt store skip har ankret opp i sundet før. I gamle dager var disse skipene gjerne private, og de var eid av fintfolk som kom på besøk for å delta i regattaer om store pokaler. Kongeskipet «Norge» var også en kjent, årlig gjest utenfor Kællen ved Andersenslippen. «Midnatsol»s tilstedeværelse var av mer praktisk art. Til Hankø var det ventet så mange seilere de kommende ukene, at mengden ville sprengte kapasiteten for hotellrom og eventuelle hytter som måtte være til leie i området. Derfor måtte det ekstra køye- og restaurantplass til. Anledningen var at Kongelig Norsk Seilforening skulle feire sitt hundreårsjubileum. Og selvfølgelig skulle en slik markering skje på Hankø, for det er jo i dette farvannet norsk seilsport på sett og vis ble født en gang på 1800-tallet. KNS' historie, ei heller norsk seilsports, hadde ikke vært den samme som den nå en gang er blitt – uten Hankø.

Det var ikke bare tilstedeværelsen av «Midnatsol» som ga bud om at noe skulle skje, også bryggene ved HYC og Varmtbadet fyltes av seilbåter. Det var fancy dekorerte 30-fo-





Half Ton Cup

tere. De hadde utallige varianter av smale og brede striper på skroget som forsøkte å uttrykke fart. Store bokstaver på fribordet fortalte hva båtene het, og de aller fleste av dem hadde et lite, markant, ja, nesten litt vittig, overbygg. Det var på ingen måte praktiske hensyn som hadde formet overbyggene, men snarere en målerregel. De så ut til å være plassert oppå dekket nærmest som et nødvendig onde; noe konstruktørene

helst skulle sett ikke var der. Disse utvekstene ble forsøkt gjemt bort i den totale kreativiteten av finurlige striper.

En av disse båtene lå i sin egen bøye litt for seg selv. Det var en hvit båt som hadde flaggblå striper og flaggrødt dekk. Navnet «Fram VIII» var diskret montert på aktre del av fribordet. Den nikket i sin egen bøye nedenfor kongefamiliens Bloksberg. Om da båten ikke var ute og seilte, eller var trukket inn til brygga med badehuset tilhørende Bloksberg. Der mekket et travelt mannskap på den, gjerne sent til kvelds. «Fram VIII» var et av de norske håpene i Half Ton Cup som skulle starte dagen før St. Hans. Skipper om bord var kronprins Harald.

Half Ton Cup var hovedarrangementet i KNS' jubileumsarrangement, men det skulle skje mer. Ventet til Hankø var også et knippe maxiraterere på 80 fot pluss. De skulle delta i Hankøregattaen som dette året innbefattet Skagerrak Cup, og avslutte med Skaw Race. To røde båter var også et samtaleemne langs bryggene. Erling Lorentzen hadde tatt med sin røde 57-foter, «Saga», helt fra Brasil for å utfordre Peder Lunde jr.s røde 57-foter, «Berge Viking». «Berge Viking» hadde fullført Whitbread Round The World Race på en hederlig 6. plass. «Saga» på sin side kunne vise til over all seier i Fastnet Race i 1975. Det var duket for en rød gigant-duell i Skaw Race.

På Hankø skulle det også være VM for 8 mR, 5.5 mR og 6 mR, men antallet slike båter kunne jo ikke måle seg med flåtiljen av halvtonnere som kom. De ærverdige meterbåtene måtte derfor finne seg i å spille annenfolin i skyggen av de 40 halvtonnerne fra ni nasjoner som skulle komme til Hankø.

Ti av av båtene i halvtonn-VM ville være norske, men det helt eventyrlige var at det noen uker før VM startet – og til nå også eneste gang i seilsporshistorien – hadde blitt avholdt en egen uttakingsregatta til et VM i havseiling. Ton-mesterskapene hadde jo status som VM. Hele 27 norske halvtonnere stilte til start i denne uttakingen, som inneholdt to baneseilasere, en kort og en lang baneseilas. Den lange hadde Skaw Race-lengde på rundt 300 nautiske mil.

Nå var de ti uttatte klare til å forsvare de norske fargene, og kronprins Haralds «Fram VIII» var en av båtene. Ja, «Fram VIII» hadde pekt seg ut som kanskje det sterkeste norske kortet.

Men hva var egentlig bakgrunnen for denne historisk enorme interessen for en litt snodig 30-foter?

Et VM uten appell

Det hele startet altså med at Kongelig Norsk Seilforening skulle feire sitt hundreårsjubileum i 1983, og jubilaranten ble tildelt verdensmesterskapet i «level rating-klassen» «Half Ton». Egentlig var det ikke så mye blest rundt denne mesterskapstildelingen, og så mange halvtonnere fantes det heller ikke i Norge. Ei heller hadde norske lag deltatt i særlig stor utstrekning i klassen. Og aller minst hadde de gjort suksess.

KNS skrev dette om Half Ton Cup da det våren 1981 var klart at dette ville bli 100-årsjubileets hovedarrangement: «Det er å håpe at de beste krefter samler seg, og at vi at vi får noen virkelig gjennomsalte ekvipasjer til 1983.»

<- ENSLIG: Kronprins Harald og mannskapet hans om bord i «Fram VIII» var det eneste av de norske lagene som var i stand til å ta opp kampen med de suverene franske lagene. Men i de tre baneseilasene var det kronprinsens båt som var best.

FOTO: S&B UKJENT



I EN BØYE: I tre uker før Half Ton Cup på Hankø lå «Fram VIII» i bøya nedenfor Bloksberg. Hver dag var kronprins Harald og mannskapet hans ute og trente eller mekket på båten.

FOTO: MORTEN JENSEN

MIDNATSOL: Det tidligere hurtigruteskipet «Midnatsol» ligger fortøyd utenfor Hankø Yacht Club, og det er klar til å ta i mot deltagerne i Half Ton Cup.

FOTO: MORTEN JENSEN

HERO IN: I 1980, da det ble kjent at KNS skulle arrangere halvtonn-VM – Half Ton Cup – var båten «Hero In» den fremste halvtonneren i landet.

FOTO: INGVAR JOHNSEN

Norske seilere løp ikke akkurat mann av huse for å anskaffe halvtonnere da dette ble kungjort. Nyheten ble vel snarere møtt med et skuldertrekk; «ja ja, noen særinger blir det vel som deltar». Det ble snakket seriøst om å trimme om noen gamle »Gamblinger» som etter IOR-regelen hadde fått aldersbonus. Det ville gjøre det mulig, og uten for store inngrep, å få disse båtene til å kunne måle inn som halvtonnere. KNS' formann, Finn Christian Ferner, var blant dem som var inne på tanken om noe slikt med sin beryktede Gambling «Skarv VII».

De mest aktuelle båtene da Half Ton Cup-tildelingen ble kjent, var imidlertid de tre båtene som hadde deltatt i Half Ton Cup i Sandhamn i Sverige i 1980. Eneren blant dem var Magne Sigurdsens «Hero In» – for all del stavet i to ord – som var tegnet av stjernekonstruktøren Ed Dubois og bygd i sandtaket til Olaf Robert på Hurum-landet. Fem år tidligere – i 1975 – hadde Robert bygd 3/4-tonneren «Laffen», tegnet av Eivind Amble. Båten gjorde en god figur under klassens VM på Hankø i 1975, og etter det stod «Laffen» modell for Hero 101, som hadde blitt en selvbygger-suksess. Kanskje lå det en tanke om å gjenta suksessen med «Hero In»?

De to andre båtene som deltok i Sandhamn i 1980, var «Nuts», en båt Petter Klyve hadde tegnet og bygd i kaldbakt finér, og den noe tilårskomne båten «The Great Express», som den alltid litt uortodokse konstruktøren Britton Chance jr., hadde tegnet. Den var bygd i 1978, men saken var at i 1980 ble IOR-regelen justert, og justeringen førte til endringer i hvordan en halvtonner skulle defineres. Dette resulterte i at det kom en generasjon halvtonnere, som i sine beste øyeblikk hadde evnen til å plane med vinden i ryggen. I hvert fall surfet de bedre på sjøene enn de gamle modellene.

De norske deltakerne i Sandhamn kom ikke tilbake til Norge med suksess i kofferten; de hadde vel snarere følelsen av å ha blitt rundseilt av de nye båtene som hadde blitt skapt etter regeljusteringen. Og disse båtene hadde gjerne franske seilnummere, for etter noen år med australsk og newzealandsk dominans i halvtonn-klassen, hadde franske seilere ikke bare lagt sin elsk på klassen – de hadde også tatt godt for seg av premiebordene. De norske resultatene bidro absolutt ikke til å skape optimisme om norsk suksess i det kommende mesterskapet på Hankø.

Så hva var det som satte i gang snøballen som skulle begynne å rulle og bli til en formidabel interesse for Half Ton Cup på Hankø i 1983?

En kongelig effekt

Vi må i all beskjedenhet tilbake til et hotellværelse i Portsmouth i slutten av august i 1981.

Der satt redaktøren i Seilas & Båtliv, Henrich Nissen-Lie, og undertegnede. Vi hadde akkurat overvært starten av Whitbread Round The World Race. Dette var en begivenhet i norsk seilsports historie. «Berge Viking» med Peder Lunde jr. som skipper, var jo den første norske båten som noensinne hadde startet i en regatta rundt jorden, og dette måtte det rapporteres om. De 29 båtene som fikk vind og form i seilene da startskuddet gikk, ble fulgt av et hav av tilskuerbåter i alle størrelser. Det kokte i The Solent innenfor øya Isle of Wight – inntil Whitbread-båtene forsvant ut av syne ved The Needles. Stemningen var euforisk. Det var i sannhet en maritim folkefest.

Vi tok med oss stemningen til hotellrommet da vi kom på land etter starten. Filmrollene der Whitbread-avskjeden var blitt foreviget, ble behørig pakket inn, og de siste notatene skrevet. Den gangen vanket det ikke nettsider, Facebook og Instagram der man for lengst i dag ville ha publisert noe om begivenheten. I stedet hadde vi tid til å dvele ved hva vi hadde opplevd, før vi skulle reise hjem og bringe det videre til det norske seilerpublikummet.

– Hadde det vært mulig å skape noe tilsvarende i Norge? Om ikke i samme målestokk, så i alle fall noe som ville engasjere i kjølvannet av den interessen for seiling som «Berge Viking» hadde skapt i hjemlandet?

Vi begynte å drodle:

De norske seilerne som evnet å skape avisoverskrifter og generell interesse, var i særklasse seilerne i kongehuset; kong Olav og kronprins Harald. Men kongen nærmet seg 80 år, og kronprinsens seileraktivitet hadde dabbet kraftig av etter skuffelsen i OL i 1972. Kronprins Harald hadde vunnet Kieler Woche rett før OL og var storfavoritt til å vinne gull. Slik gikk det ikke. Det ble i stedet en skuffende 10. plass. Dette tok kronprinsen tungt. Han mistet gnisten, og seilte årlig kun noen Soling-regattaer i Norge på resten av 1970-tallet. Seilaktiviteten hans var dalende ved inngangen til 1980-årene.

Men hva med det kommende jubileet til KNS i 1983? Seilas & Båtliv var jo organ for foreningen. Kunne Seilas & Båtliv skape blest om noe? VM i halvtonn var ikke noe seilere i Norge var mest opptatt av, men hva om mesterskapet fikk kongelig deltakelse?

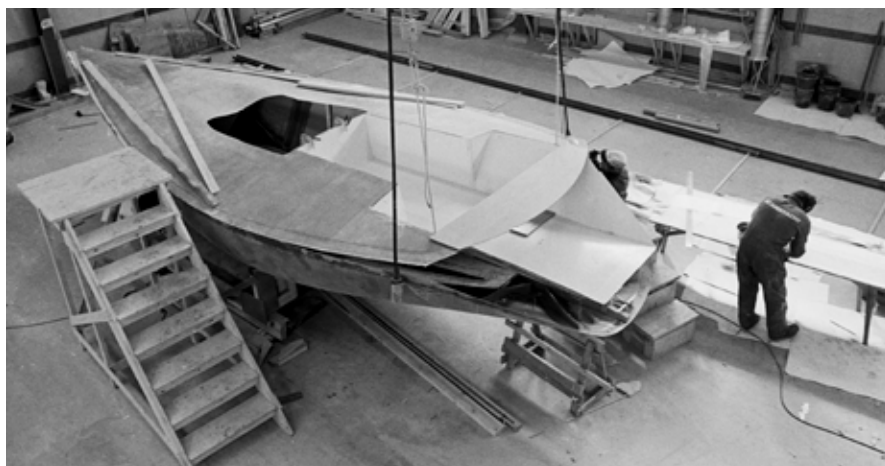
Kvelden ble sen og det ble noen glass natt til 30. august 1981 på hotellrommet i Portsmouth. Hjem på flyet brakte vi med oss noen høytflyvende ideer.

Vel hjemme kontaktet Henrich Nissen-Lie forretningsmannen Einar W. Sissener, som også var en ivrig seiler. De satt sammen i styret i World Wildlife Fund. Fortsatt fylt av begeistringen fra Whitbread-starten fortalte Nissen-Lie Sissener om ideen som hadde blitt til i Portsmouth. Kunne han tenke seg å hjelpe til med å etablere et konsortium som kunne finansiere byggingen av en båt som kronprins Harald kunne delta med i VM i 1983?



BERGE VIKING: På sett og vis var det starten på Whitbread Round The World Race i 1981 som også var startskuddet for den formidable norske halvtonn-interessen.

FOTO: MORTEN JENSEN



BYGGING: «Fram VIII» ble bygget på rekordtid – drøye to måneder – ved det finske verftet Scandi Yacht. Mannskapet var under byggingen på verftet og detaljplasserte alt utstyr.

FOTO: MORTEN JENSEN

SJØSETTING: Tidlig i juni 1982 ble «Fram VIII» sjøsatt på Holmen Slipp i Asker.

FOTO: MORTEN JENSEN



Det kunne han, og det gikk ikke mange dagene før Sissener inviterte en håndfull potensielle bidragsyttere til middag i 2. Etage på Hotel Continental i Oslo. De var alle positive, og budsjettet på en halv million kroner var så godt som i boks.

Det store, gjenstående spørsmålet var om kronprins Harald selv hadde lyst til å delta i VM i 1983?

Det hadde han. Svaret var et overraskende kjapt ja.

– Det var noe helt nytt og et veldig interessant forslag, sier kronprinsen i Jon Amtrups biografi, «Kong Harald V – seileren som ble en av gutta».

Hvem som skulle tegne båten, var allerede avklart. Eivind Amble hadde begynt å tegne på «Miss Jubilee», som var arbeidstittelen på en ny halvtonner han håpet å få realisert til VM. Amble hadde allerede tegnet halvtonneren «Norwegian Steam» til den tidligere Flying Dutchman-seileren Ragnar Østensen og gjort seg noen erfaringer med den.

Men hvem skulle kronprinsen seile med?

Soling-mannskapet hans, Eirik Johannessen og Rolf Lund, ønsket ikke å gå i gang med et slikt prosjekt. De hadde ikke sans for det å seile på havet og om natten. Undertegnede fikk derfor oppgaven med å sette sammen et mannskap. Selv hadde jeg seilt 3/4-tonner i tre år sammen med blant annet min bror, Hans Petter, og Carl Peter Aaser. Vi tre hadde også et nært samarbeid før OL i 1976 i 470-klassen. De to ble med. I tillegg fikk jeg med Ola Hanevold. Dermed var mannskapet på fem, som en halvtonner krever, klart. Vi var spente på å møte skipperen.

«Miss Jubilee» endret dermed navn til «Fram VIII», og tegningene, som ble ytterligere finpusset, ble sendt til båtbyggeren Nisse Luoma i Finland.

Kong Harald har senere fortalt at etter det dype seiler-mørket han var inne i etter OL i 1972, så var det seilingen i «Fram VIII» som brakte lysten til å seile på et internasjonalt nivå, tilbake igjen. For etter «Fram VIII» kom det som kjent ytterligere hele åtte «Fram»-er – alle havseilere.

«Fram VIII» ble bygd på rekordtid. Kun drøye to måneder tok det fra de første malene ble lagd, til båten ble satt på en trailer og fraktet til Norge. «Fram VIII» ankom i begynnelsen av juni i 1982, ble sjøsatt ved Holmen Slipp i Asker og døpt av brettseileren Maren Berner 15. juni. Deretter var det bare å sette i gang med treningen. Og den ble intens. Hver tirsdag og torsdag pluss regattaer i helgene var «Fram VIII» utpå.

Kronprins Haralds iver og entusiasme for dette nye prosjektet smittet over på andre norske seilere. Flere ville være med, og det å gå til anskaffelse av en båt, ble angrepet fra mange vinkler. Bruktmarkedet ble støvsugd, konstruktører ble kontaktet, noen begynte å bygge båt selv, noen startet sågar produksjon av halvtonnere og noen kjøpte helt nye båter. Seilas & Båtliv fulgte opp i utgave etter utgave med nyheter om hva som rørte seg i miljøet. Båtenes mål og data ble sammenlignet, og det ble spekulert i hvilke båter som hadde de beste forutsetningene for å lykkes på Hankø. Seil-Norge opplevde en halvtonn-feber. Et lite eventyr var i ferd med å utfolde seg.

Mange ville være med

Da våren 1983 var godt i gang, ble det klart at det var 27 potensielle båter – og med dem 135 seilere – som ønsket å kjempe om de ti plassene som Norge hadde i Half Ton Cup. Og i denne flokken av seilere var det mange kjente navn.

• Odd Roar Lofterød – OL-seiler i 1968 og 1972 – hadde gått i kompaniskap med Pelle Petterson om å utvikle en one off halvtonner. De fikk hjelp av den franske konstruktøren Philippe Briand til å tegne linjene til to søsterbåter. Briand hadde gått i lære hos Pelle



Petterson. Nå var det «pay back time». Odd Roars båt fikk navnet «Fønix», Pelles fikk navnet «Humbug».

- Bjørn Lofterød – broren til Odd Roar – ble med Trygve Klingenberg i en X-95. Dette var en ny modell den danske konstruktøren Niels Jeppesen nettopp hadde tegnet. «Felicja III», som båten het, var Jeppesen selv med å optimere.

- Hans Wang – Yngling- og Soling-seiler med mange mesterskapstitler – kjøpte den tyske båten «Play & Loss» som hadde blitt nummer fire i Half Ton Cup i 1982. Båten som var tegnet av Georg Nissen, ble omdøpt til «Kjappfot».

- Christen With – ikke helt ukjent seilmaker – bygde sin båt selv sammen med familien og venner i Asker. Og de valgte ikke akkurat den enkleste veien mot målet. De tok avstøp av «Norwegian Steam», skar skroget i to på midten, fjernet 20 cm og satte skroget sammen igjen. Det ga en kortere båt, noe IOR-regelen belønnet ved å gi den et større seilareale. «Saa With» som båten ble hetende, ble også Norges første vakuum-støpte båt. Christen hadde vært i USA og lært teknikken av Lars Bergström, oppfinneren av windexen og den selvbe-



DÅP: 15 juni 1982 ble «Fram VIII» døpt og overlevert til kronprins Harald..Seremonien skjedde på Dronningen.
FOTO: S&B UKJENT

GUDMOR: Norges første kvinnelige verdensmester i seiling, Maren Berner, var gudmor. Håpet var at hennes bravader skulle smitte over på den nye halvtonneren.

FOTO: S&B UKJENT

NITIDIG TRENING: Etter dåpen startet treningen. Den varte til senhøstes 1982 og startet igjen tidlig om våren 1983. Det var trening hver tirsdag og torsdag – og regattaer eller mer trening i helgene. Neppene noen av de øvrige norske halvtonner-lagene trente like mye som Fram-laget.

FOTO: MORTEN JENSEN





1 OG 2: «Saa With» er et av Norges mest spesielle selvbyggerprosjekt. Skroget ble delt i to hjemme i hagen til familien With. På Hankø viste båten sitt potensiale, men de ble forfulgt av uhell.

FOTO: INGVAR JOHNSEN/WITH

3 OG 5: «Halling» med dens fremoverpekende kjøl er nok den særreste båten Jan H. Linge har tegnet. Nå er båten restaurert og blir å se på Hankø i august

FOTO: MORTEN JENSEN



rende Bergström/Ridder-riggen. Navnet «Saa With» hentyder at målet var å bygge en lettest mulig båt. Den skulle ha akkurat den styrken som trengtes – og ikke ett overflødig gram vekt.

- Jan Herman Linge – konstruktøren av alle ling-båtene – ville også være med i halvtonn-dansen. Han hadde fått i oppdrag å tegne en båt for Geir Grinde fra Bærum, og nestoren i det norske konstruktørmiljøet slapp virkelig kreativiteten løs. Han skapte halvtonn-klassens lengste båt med en kjøl som pekte fremover og hadde en torpedo-formet bulb nederst i enden av kjølbladet. «Halling» ble det selvfølgelig navnet.

- Erik Wiik-Hansen – som var en av de norske pionerene i halvtonn-klassen – kontaktet

4: På Nesodden bygde de ikke bare én båt til VM på Hankø – de satte i gang serieproduksjon av båttypen Nussy 94.

FOTO: S&B UKJENT



1: Hans Wang kjøpte en av de beste båtene i VM i 1982 og kalte den «Kjappfot».

FOTO: S&B UKJENT

2: Erland Raastad seilte VM i Hellas i 1982 og bestilte ny båt av vinnerkonstruktørene Joubert/Nivelt. «CoCo» var den av de norske båtene som var likest de franske.

FOTO: S&B UKJENT

3: Odd Roar Lofterød gikk i kompaniskap med Pelle Pettersen og bygde to søsterbåter.

FOTO: S&B UKJENT

4: Mange ble bitt av halvtonnbasillen. Blant dem var den senere skipresidenten Johan Baumann.

FOTO: S&B UKJENT

5: Erik Wiik-Hansen gikk til sin venn Poul Elvstrøm og fikk tegnet «Miss Bærum». Båten blir å se på Hankø med et juniorlag. Nå heter båten «Junior».

F: MORTEN BJERKÅSHOLMEN

6: Per Otto Borgen kvalifiserte seg til VM i sin Maestro 31. «Diamond Ring».

FOTO: S&B UKJENT

sin gamle venn Poul Elvstrøm for å få tegnet en båt. Elvstrøm og Jan Kjærulff hadde vunnet Half Ton Cup med båten «Bes» i 1972. Wiik-Hansen kjøpte båten ikke lenge etterpå og vant mange regattaer med den. At Wiiker'n, som alle seilere kalte ham, kan kalles pioner når det gjelder norsk halvtonn-seiling, skriver seg tilbake til 1970. Da deltok han i Half Ton Cup med båten «Sigurd» tegnet av Sigurd Herbern. Søsterbåten, «Skawbelle», hadde for øvrig Henrich Nissen-Lie deltatt med allerede i 1969. Han var den aller første norske skipperen i Half Ton Cup. Så kanskje var det ingen tilfeldighet at ideen om å skape blest om Half Ton Cup på Hankø, dukket opp på hotellrommet i Portsmouth? Wiiker'n fikk Elvstrøm/Kjærulff til å tegne halvtonner «Miss Bærum» til Hankø-regattaen i 1983.

- Erland Raastad – ikke så kjent seiler, men en seiler med ambisjoner – hadde fått med



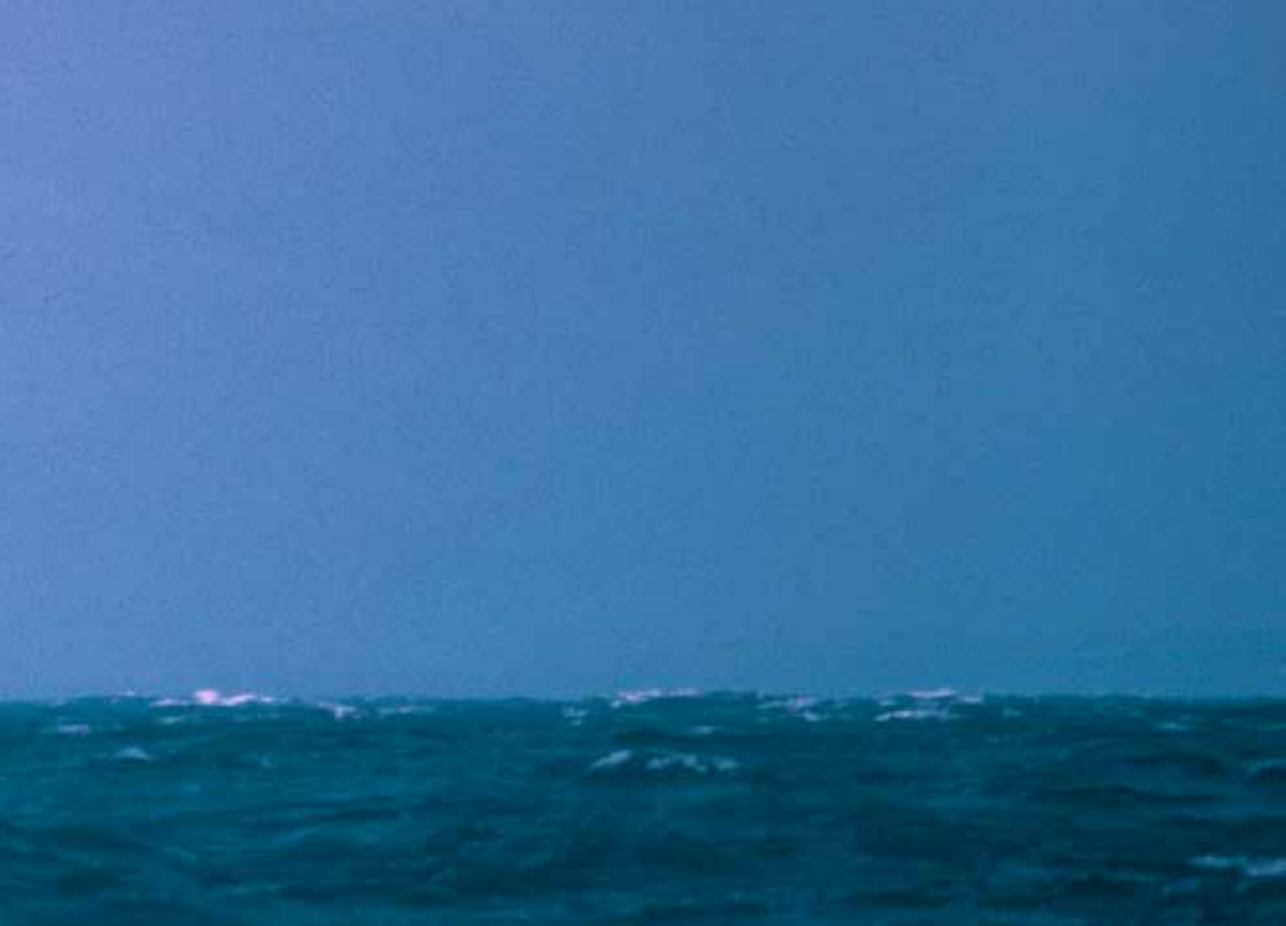
seg Terje Olsson i mannskapet sitt, og Erland tok med laget sitt til VM i Hellas i 1982 i en serieprodusert Bénéteau-halvtonner. Der var de eneste norske lag som deltok, og de erfarte at skulle de ha en sjanse til å hevde seg på Hankø, måtte båtmateriellet de hadde, fornyes. Raastad bestilte en ny båt fra konstruktørene som vant VM; Michel Joubert og Bernard Nivelte. De hadde tegnet den greske båten «Atalanti II». Erland Raastad ga båten sin navnet «CoCo».

- Trekkes frem må også seilerne fra Nesodden som kjøpte et sett tegninger av den britiske konstruktøren Rob Humphreys, bygde en støpeform og startet serieproduksjon av båten «Nessy 94». To båter ble ferdige til VM, og produksjonen på Fagerstrand på Nesodden stoppet ikke før 34 skrog hadde forlatt støpeformene noen år etter VM.

Beintøff uttaking

26 båter stilte til start i den norske uttakingen, og seilerne skulle virkelig få føle på hva Skagerrak kan ha å by på. Allerede i første baneseilas brakk to båter masten og en bom ble delt i to. Flere andre båter kom mer eller mindre mishandlet tilbake til havnen. Vinden hadde vært oppe i 17–18 m/sek, og de fleste gjennomførte seilassen med stormfokk og klossrevet storseil.

Og slik fortsatte det. Erland Raastad hadde forsterket mannskapet sitt med den britiske seilmakeren Tony Blatchford, og de hadde før den siste seilassen ledelsen med to seire og en 10. plass. 10. plassen fikk de i en av baneseilasene som de måtte gjennomføre fra start til mål med tryseil. Mest imponerende seilte laget i den korte havseilassen. Den vant de klart, og de distanserte «Fram VIII»-laget. I denne seilassen var det lettere vind enn i de andre, og det var på en fokkeslør at «CoCo» forsvant fra «Fram VIII». Kanskje var det et



varsku på hva som ventet i VM?

Den lange havseilasen ble en svært tøff seilas, spesielt den siste delen – fra rundingen av Persgrunnen på den svenske vestkysten og tilbake til mål på Hankø. Kong Harald minnes seilasen nå ved enden av sin karriere som den aller tøffeste seilasen han noensinne har seilt. Da «Fram VIII» kom i mål som første båt, blåste det 27–28 m/sek og sjøen slo godt opp over Garnholmen som markerte mållinjen. På sløren fra Persgrunnen til Hankø hadde hastigheten til den 30 fot lange båten flere ganger vært oppe i 15–17 knop i surfene. Og det er fort for en halvtonner, og det var ekstra nervepirrende ettersom «Fram VIII» seilte med en større seilføring enn hva som var tilrådelig i den kraftige vinden. Dette var ufrivillig fordi det ikke var mulig å få redusert seilarealet ytterligere. Revelinene til det siste revet var ikke tredd i – og det lot seg heller ikke gjøre å få det gjort.

Da vi tok det første revet om bord i «Fram VIII», skjedde ikke det uten dramatikk. Sitat fra Jom Amtrups biografi:

Mens tanken (om å ta et rev) blir til virkelighet, har vinden økt ytterligere, og det er definitivt blitt påkrevet at det tas et rev. Problemet er imidlertid at det ikke er tredd inn noen reveline – og det haster! Mannskapet har ikke tredd linen på forhånd siden en reveline som ikke brukes, forstyrrer vinden i seilet og dermed reduserer farten. Hans Petter klarer resolutt ut på bommen før noen får tenkt seg om. Under ham fråder sjøen. For å nå opp til revemaljen og få tredd i revelinen, må ha stå på den smale overkanten av bommen. Han klarer å få lurt linen igjennom hullet i akterliket, og mer eller mindre lander han på cockpitdørken med revelinen i hånden.

«Med frysninger på ryggen har jeg både tenkt og drømt om denne manøvreren utallige ganger etterpå. Jeg hadde ikke vest på meg og ikke line, det var bare en intuitiv tanke som

RØFT: Flere av uttakingsseilasene foregikk under røffe forhold. I den ene baneseilasen måtte «CoCo» gjennomføre hele seilasen med tryseil ettersom storseilet ikke var i stand til å kunne bli heist. Kombinasjonen av frisk vind, solid Hankø-sjø, tryseil og spinnaker er ikke den enkleste å takle, men «CoCo»-laget seilte inn til en imponerende 10. plass mot langt bedre «skodde» konkurrenter.

FOTO: S&B UKJENT



DEN TØFFESTE: Kong Harald holder den lange havseilasen i uttaket som den tøffeste seilasen han noensinne har seilt. Bildet er tatt om bord i «Fram VIII» i den aktuelle seilasen utenfor Torbjørn-skjær. Fra venstre: Hans Petter Jensen, kong Harald, Carl Peter Aaser og Per Anton Hansen. Per Anton seilte seilasen som reserve for Ola Hanevold.

FOTO: MORTEN JENSEN

slo ned i meg om at dette revet måtte vi bare få tatt – og det fort. Hadde jeg mislyktes og ikke klart å holde meg fast der oppe på bommen, hadde jeg ramlet til sjøs, og under de forholdene kunne det ha blitt veldig vanskelig å få meg om bord igjen», sier Hans Petter.

«Jeg tenker med gru på den samme episoden; den var hasardiøs og spontan, men den reddet oss fra å få det enda vanskeligere senere», forteller kong Harald i dag.

Uten å få satt et eneste rev, ville seilføringen i den kraftige vinden ha blitt altfor stor. Vi burde ha tatt to, men å gjenta revemanøvrer fristet ikke. Vinden hadde økt ytterligere, og sjøen hadde blitt grovere. Alternativet var å ta ned storseilet og sette tryseil, men vi ledet jo. Og vi var jo ikke akkurat fem karer som led av manglende konkurranseinstinkt. Så vi rundet Persgrunnen og lot det stå til inn mot mål på Hankø.

– Vi hadde bare fem–ti grader å styre på, og det måtte vi klare, forteller kong Harald i boken til Jon Amtrup.

Styrte vi for høyt, ville båten broache. Styrte vi for lavt, var faren for å seile seg inn i en såkalt «kineser» og dermed få en ufrivillig jibb, overhengende. Det ville ha vært katastrofalt, og med et nærmest garantert mastebrekk som følge.

Båtene som lå bak oss, fikk den kraftige sønnvinden før rundning av Persgrunnen. De seilte med spinnakere på vei fra rundning Ytre Hausene utenfor Kristiansand, og i forsøk på enten å berge eller jibbe spinnakrene, var det mye flagrende duk å se. Mange båter broachet.



En av dem var «The Great Express». Der hadde spinnakerfallet kilt seg fast med en tørn rundt fokkefallet, så Jan Muren ble sendt opp i masten for å ordne opp. Men ekstra tyngde høyt oppe i riggen i høy sjø og mye vind er ingen god kombinasjon, spesielt ikke i en IOR-båt som er smal i hekken. Båten gikk inn i en skikkelig broach. Hele cockpiten fylte seg. Mannskapet kavet i vann inntil båten rettet seg igjen.

– Jeg ble ikke våt i broachen. Jeg klamret meg til masten cirka en meter under der spinnakerfallet forsvant inn i masten, så da båten lå med nesten 90 graders krenkning, ble det jo helt flatt videre opp, slik at det ble lett å krype videre og få klipset løs spinnakeren – og båten kunne rette seg opp igjen, forteller Jan Muren.

Det manglet ikke på dramatik i den avsluttende uttakingsseilasen. Det vanket mange historier på land etterpå.

Etter denne seilasen var det klart hvilke ti båter som skulle få stille til start i Half Ton Cup for Norge i 1983. Båtene var «CoCo», «Diamond Ring», «Fram VIII», «Fønix», «Impuls», «Kjappfot», «Miss Bærum», «Odins Ravn», «Saa With» og «Varg».

Franske fantom og en båt som sank

«Fram VIII» hadde blitt sjøsatt tidlig i VM-sesongen. Da treningen begynte, hendte det flere ganger at dekket måtte børstes rent for snø. Den hyppige treningen fortsatte utover våren. Det var rutinen vår helt frem til VM. Ingen av de norske lagene trente nok mer

LITEN: En 30 fot lang halvtonner blir liten når Skagerrak viser muskler.
FOTO: S&B UKJENT

enn oss. De siste ukene før VM hadde vi tilhold på Hankø for den siste finpussen. Fra verandaen oppe på Bloksberg kunne vi kikke over mot «Midnatsol» og iakta at én og én av konkurrentene ankom havnen. Vi følte oss godt forberedte, men var selvfølgelig veldig spente på hvor vi stod i forhold til konkurrentene.

Blant dem var de greske tittelforsvarerne i «Atalanti II». De hadde fått med seg Peder Lunde jr., som nå var blitt 41 år, om bord som kjentmann og taktiker. Og så var det franskmennene, da. Vi hadde allerede fått føle på fartspotensialet til «CoCo», som jo var den aller nyeste konstruksjonen fra Joubert/Nivelt. Fem båter hadde fransk seilnummer, og en av dem var «Scillonia» fra samme tegnebrett som «CoCo». En annen konstruktør, Daniel Andrieu, seilte selv båten «Cifraline II». Han hadde også tegnet en annen fransk båt, «E.J.P.». Philippe Briand, som Lofterød/Petterson hadde samarbeidet med, seilte om bord i båten «Freelance», som han selv hadde tegnet. Også båten «Clin d'Oil» var signert Briand. Frankrikes fem båter ville utvilsomt bli skarpe konkurrenter.

VM ble innledet med to baneseilaser. Deretter fulgte en kort havseilas på drøye 100 nautiske mil, en ny baneseilas og til slutt en lang havseilas på drøye 300 nautiske mil. 40 båter fra ni nasjoner stilte til start.

De tre baneseilasene ble velsignet med sønnvind. Den kom som bestilt både for seilere og arrangører. I den første baneseilasen tok «Freelance» ledelsen fra start av. Vi seilte på en trekantbane, og de økte ledelsen stort på de to sløreleggene. Der fremme kunne vi se hvordan de franske seilerne pumpet spinnakeren og styrte båten som en jolle på Hankø-sjøene. Vi ble tatt på sengen, for ikke hadde vi tenkt på å utnytte regelen om at man kunne pumpe spinnakeren de tillatte tre gangene per bølge – i en halvtonner...! Vi i «Fram VIII» lå på den nærmeste plassen bak «Freelance», og vi satt nærmest litt fjetret og paralysererte og så på hvordan den franske båten nærmest danset med bølgene unna vinden.

Dette fikk heller ikke de seks mennene i komitébåten «Hera II» se. For den båten lå på havets bunn, og de seks satt i redningsflåten da halvtonnerne rundet bidevindsmerket. «Hera II» var en ti meter lang nedskalert prototyp til Jan Herman Linges Nasty-torpedobåter. Den var god for sine 40 knop, og den var blitt utlånt til KNS av Moss Rosenberg Verft. Om bord var Finn Christian Ferner, jubileumskomiteens formann, Knut Røsholm, Arnfinn Heje, Carl Klyve, Jan Bjerke og skipperen Gunnar Monsen.



De lå ved bidevindsmerket og ventet på de første båtene, da de merket at noe galt var fatt. Båten lå uvanlig dypt i vannet, og da de kikket under dørken, var det fullt med vann der. Pumper ble igangsatt og mannskapet brukte bøtter, men vannet steg. Til slutt stoppet motoren.

– Da skjønte vi at det bare var om å gjøre å komme oss fortest mulig i redningsflåten, fortalte Jan Bjerke til Aftenposten etterpå.

– To mann hoppet over bord med merkebøyene. Jeg fikk kastet ut redningsflåten og hoppet etter. Snart hadde alle seks fått kravlet seg opp i redningsflåten. Jeg hadde kniv og fikk kuttet flåten løs fra «Hera II» like før den sank i dypet. Vi hadde vel vært i flåten i fem minutter da vi ble plukket opp av Seilas & Båtlivs reportasjebåt, fortsatte Jan Bjerke.

Jubileumsformannen Knut Røsholm følte på ansvaret de hadde for at regattaen skulle fortsette upåvirket:

– Det eneste vi fikk berget, var det gule komitéflagget. Det fikk vi heldigvis kastet over



TIL BUNNS: Regattakomiteen for Half Ton Cup fikk seg en opplevelse utenom det vanlige på den første regattadagen: Komitébåten sprang lekk og sank. I all hast måtte de forlate skuta i redningsflåte. Fra venstre: Finn Christian Ferner, Carl Klyve, Jan Bjerke, Arnfinn Heje og Knut Røsholm.

FOTO: ROHNY KRISTENSEN



til jurybåten som overtok vår funksjon ved kryssmerket like før de første VM-deltakerne rundet, fortalte han til Aftenposten.

«Freelance» kom i mål halvannet minutt før «Fram VIII» på 2. plass. Til tross for makt-demonstrasjonen på unnavindsleggene, var vi godt fornøyde om bord i «Fram VIII». Vi følte at vi hadde god fart på kryss.

Uvitende optimisme hos pressen

Det fikk vi bekreftet i den andre baneseilasen på selveste St. Hansaften. Etter en god start hadde vi en klar ledelse på bidevindsmerket, og på unnavindsleggene jobbet vi det remmer og tøy kunne holde for å forsøke å holde «Freelance», som nok en gang var best av de franske båtene, bak oss. Vi hadde lært, og vi pumpet seil og styrte på sjøene som best vi kunne. «Fram VIII» var ikke like surfevillig som de franske båtene, men vi klarte likevel å holde «Freelance» bak oss også etter unnavindsleggene, og vi økte på dem på bidevind. I mål var vi over ett minutt foran.

Til pressen sa kronprins Harald etter seilasen: – Ved å holde «Freelance» bak oss etter lensen, hadde vi et håp om å dra seieren i land.

Og franskmennene gratulerte og uttalte:

– Vi visste at Norges kronprins var en fremragende seiler, men ikke at han var så god. Og så er han attpåtil debutant i halvtonn-klassen!

Ettersom «Freelance» ble passert av «Scillonia» før mål og kom på tredjeplass, kunne vi i «Fram VIII» gå til køys på St. Hansaften med ledelsen sammenlagt etter to dager. Og da begynte også pressen for alvor å interessere seg for mesterskapet. Helsider og dobbeltsider ble tatt i bruk. Og optimismen steg. I en artikkel med tittelen: «Fritt Fram», skrev Arbeiderbladet:

– Tre regattaer gjenstår – deriblant to havseilaser. Og det er nettopp her man på forhånd hadde regnet med at «Fram VIII» ville kunne hevde seg. Når båten nå attpåtil leder etter to regattaer på olympisk bane, skulle på mange måter bordet stå dekket for kronprinsen og hans mannskap.

Ja, for var det virkelig et sted de norske båtene skulle kunne dra fordeler av å seile på hjemmebane, så måtte det være all den erfaringen de hadde med å ha seilt på kryss og tvers i Skagerrak i en årrekke. Men i likhet med at skrogfasongen til halvtonnerne hadde utviklet seg etter at IOR-regelen var blitt justert, så hadde også navigasjonsmetodene gjort det. De norske seilerne var vant til å navigere etter radiofyr, ekkolodd, logg og visuelle landskapsformasjoner. Og med tanke på strømmen i Skagerrak var det vanlig å legge inn overbue eller underbue for å kunne kompensere for strømmen man trodde var der. Og så håpet man å treffe det punktet man hadde tatt seg ut, når man kom fra havet og inn mot land.

Det var god erfaring å ha det, men fra og med i 1983 var det tillatt å benytte en liten, sort boks montert under dekk. Boksen var koblet til en antenne plassert på pushpiten.

«Elektronikkens tidsalder er over oss og mikroprosessen gjør sin entré også i lystflåten», kunne man lese i desemberutgaven av Seilas & Båtliv i 1981. Den sorte boksen het AP-navigator, og den kunne regne ut nøyaktig posisjon ved at en mikroprosessor bearbeidet den daværende Decca-kjedens signaler. Fra man trykket på knappen tok det 20 sekunder før posisjonens koordinater dukket opp på skjermen. Nøyaktigheten var fra 200 til 400 meter. Det var en revolusjon i nøyaktighet den gangen. Man visste faktisk med rimelig sikkerhet hvor man var der ute på havet. Man trengte ikke lenger tro eller gjetten innenfor en radius på noen nautiske mil. Om den oppførte seg pålitelig da. Vi hadde brukt

AP-navigatoren i «Fram VIII» under uttaksseilasene og erfart at den ikke alltid var til å stole på.

De franske seilerne hadde brukt nyskapningen mer. De hadde lært at man ved hjelp av AP-navigatorene kunne redusere graden av gjetting om strømmen og seile strakere kurser mellom merkene. De hadde også med seg meteorologen Michel Girard. Han var seiler og hadde vunnet Fastnet Race, og hadde tilgang til franske spesialvarslere om været. Med på det franske laget var også matematikeren Pallu de la Barrière som håndterte alt som hadde med måling av båtene å gjøre og foretok sine analyser av seilasene. Hver morgen hadde de franske seilerne værbriefing om dagens seilas. Etter seilasene vanket det analyser av hva som hadde skjedd. Franskmennene opptrådte som et lag.

«Våre gutter rører ikke alkohol når det står på, ikke en gang la vin rouge. Seilingen er alt» kunne Caspars Brochmanns franske venn Pierre Chambonnet, fortelle ham. Og som en kontrast: Caspar traff også på Erik Wiik-Hansen der han gikk bryggelangs på Hankø. Wikker'n hadde ikke fått fart på sin «Miss Bærum». Ei heller var han fornøyd med mesterskapsstemningen.

– Jeg skal si deg hva som er i veien. Det fins ikke miljø lenger. Ikkeno' samvær. Alle stresser, tør ikke ta seg en pinne engang. Veit du hva franskmennene gjør? De jogger!

En av de siste, store amatører hadde talt, konkluderte Caspar Brochmann i sin spalte «Loggen»..

Nedtur og opptur før finalen

Den korte havseilasen ble innledet med et langt strekk til Jomfruland. Deretter skulle vi krysse Skagerrak, runde Persgrunnen og så seile tilbake til mål på Hankø.

Før start sa noen av franskmennene: «Ikke tenk på førsteplassen, men kjemp om annenplassen. «Cifraline II» vinner alltid havseilasene».

Vinden var lettere og mer ustabil enn



ALENE: Kronprins Harald og mannskapet hans ble alene om å forsvare de norske fargene mot de gode franske seilerne. Fram-laget klarte seg gjennom hele VM uten noen form for uhell. Mange av de andre norske lagene fikk mesterskapet ødelagt av feil og uhell.

FOTO: S&B KJENT

under de to innledende baneseilasene. Seilasen startet med noen drag fra vest og sør – og så litt vindstille og torden – før en nordavind brøt igjennom og ga medvind mot Jomfruland. De greske tittelforsvarerne i «Atalanti II» tok tidlig en klar ledelse, og utenfor Sandefjord tok lokalkjente Peder Lunde jr. grekerne med ut til havs for å fange opp en sterkere medstrøm ned til Jomfruland. Flere andre båter fulgte, mens de franske båtene var tro mot sine AP-navigatorer og seilte rett mot – og korteste vei til – Jomfruland. Ved runding der, var de franske båtene først. Båtene som hadde stukket til havs, hadde tapt mye på det.

I «Fram VIII» hadde vi seilt noenlunde strak kurs og vi rundet på 12. plass. På sløren om natten over til Persgrunnen i 10–12 m/sek vind, seilte vi oss opp til 10. plass. Om morgenen løyet vinden, og på kryssen mot Hankø startet vi opphenting. Ved Søstrene var vi oppe på en 4. plass, men der glapp det.

– Vi gikk inn mot land og de andre valgte å gå ut. Det kostet oss fem plasser. Vi tok deretter igjen et par båter, så vi skal ikke klage på en 7. plass – bare syv minutter bak vinneren etter over ett døgn med seiling, uttalte kronprins Harald til Leif Husebye i Aftenposten etter endt seilas.

Og vinneren – det var som franskmennene hadde varslet: «Cifraline II». Bak kom ytterligere fire franske båter med «Freelance» nærmest. Femdobbel!

Erlend Raastad og mannskapet hans i «CoCo» kom inn som nest beste norske båt på 9. plass, men ble senere diskvalifisert etter å ha kollidert med en annen båt i starten. Dermed rykket Christen With & Co opp på 9. plassen med «Saa With», mens Per Søderlund i sin nybygde Nessy 94, «Odins Ravn», kom på 10. plass. With-båten var imidlertid sjanseløs sammenlagt, for etter en 12. plass som nest beste norske båt i den første baneseilasen, røk de storseilsfallet før den andre og fikk aldri startet. I den andre baneseilasen var «CoCo» nest beste norske båt på 20. plass.

Den tredje og siste baneseilasen foregikk under den samme stødige sønnavinden som de to første. Hankø-været viste seg fra sin beste side. Det tegnet til å kunne ble en stor norsk dag, for på det første merket ledet «Fram VIII» foran «Saa With» – to norskkonstruerte Amble-båter lå i têt i et VM i havseiling! Jeg husker vi der og da var litt stolte.

Men. I frisk vind og i en uheldig jibb på den første lensen klappet With-båtens mast sammen. Lensetakkelet hadde ikke ble strammet inn tidsnok i jibben. Dermed var Half Ton Cup over for dem.

I stedet utviklet baneseilasen seg atter en gang til å bli en duell mellom «Fram VIII» og «Freelance», men denne gangen var det den franske båten som ledet etter lensen og før den siste kryssen opp mot mål.

Etter et godt slag på en vinddreining etter runding, fikk vi heng på den franske båten, og mot mål forsvarte de franske seilerne seg med nebb og klør ved å slå på topp av oss. Vi hadde imidlertid et lite fartsoverskudd på dem, og dermed klarte vi å gnage oss stadig nærmere. Til slutt fikk vi satt et slag der vi hadde overtaket, og da var det gjort. Vi seilte fra «Freelance» og kom først i mål. Bærum-brødrene Rolf og Kåre Wahlquist i båten «Impuls» ble nest beste norske båt på 14. plass. «Impuls» het «Regnbågen» i 1980 og var det året en av toppbåtene i Half Ton Cup.

«Vive la Fram» skrev de norske avisene dagen etter den siste baneseilasen.

Vindens suverene egenrådighet

Med to seire og en annenplass i baneseilasene, var kronprins Harald og vi i mannskapet i det minste best i den grenen av Half Ton Cup som handlet om baneseilas. «Fram VIII»



rykket opp til 2. plass sammenlagt før den siste, avsluttende havseilasen.

Og den begynte bra. Etter den første to nautiske mil lange kryssen ledet vi, før vi skulle lense til Skagens Rev. Men allerede ved Struten begynte de franske lagene å puste oss i nakken, og de passerte oss en etter en. Deretter fulgte «CoCo», den finske båten «Brilliant» og greske «Glafki III». Innen vi kom helt til Skagens Rev, hadde vinden økt til 12–14 m/sek, og med en solid dose strøm grov sjøen seg opp. Det førte til mannefall. Flere båter brakk masten, mens andre hadde havarier og ga opp. Vi rundet på 15. plass etter et forsøk på å seile en overbue for å kompensere for strømmen og på den måten forsøke å knipe litt inn på de franske båtene, men nok en gang måtte gammel navigasjonstenkning gi tapt for de nye AP-navigatorene. Overbuen førte kun til at vi seilte en lengre vei enn båtene som fulgte AP-navigatorens plott den strake kursen til merket.

Fra Skagens Rev gikk ferden videre til rundning av Ytre Hausene utenfor Kristiansand. Det var kryss dit, og vi fattet håp. Og riktig nok. Da norskysten dukket opp og vi rundet staken utenfor Kristiansand, hadde vi seilt oss opp på 7. plass. Den friske sønnnavinden hadde presset den sørgående norskestrømmen ut fra kysten, og da vi rundet inne ved land, var strømmen faktisk nordgående. Aha, tenkte vi å sette kursen innover mot land og fulgte kysten helt opp til Homborsund fyr, før vi slapp oss ut fra kysten for å sette kurs for Persgrunnen på svenskekysten.



KONKURRANSE: 40 båter deltok på VM-banene og kampen om plasser og plasseringer var hard.

FOTO: S&B UKJENT

OPTIMISME: Framlagets gode resultater i baneseilasene skapte optimisme i norske medier. De tok i bruk dobbeltsider for å rapportere fra mesterskapet på Hankø. Og kronprins Harald hadde mye gledelig å fortelle.

FOTO: S&B UKJENT

SLAGDUELL: «Freelance» rundet først på det siste merket i den siste baneseilasen, men franskmennene klarte ikke å forsvare seg mot en angrepslysten norsk kronprins, som til slutt kom først i mål.

FOTO: S&B UKJENT



– Vi valgte å gjøre dette i et siste forsøk på å vinne Half Ton Cup, og vi kunne ha lyktes bedre enn vi vi gjorde, fortalte kronprins Harald til media etter målgang.

– Da vi slapp oss ut fra kysten og så igjen de andre båtene utpå morgenkvisten, lå vi på høyde med «CoCo» på femteplass, men vi lå lengre nord enn dem. Vinden var varslet å dreie mer mot sørvest, og det ville gi oss bedre skjæring mot Persgrunnen enn båtene i sør, som ville få plattlens.

Kronprinsen beskrev overfor pressen hvordan optimismen steg om bord i «Fram VIII», inntil vinden kom – ikke fra sørvest, men fra syd.

– Da den kom for fullt fra syd, fikk vi problemer med å stå opp til merket for spinnaker, mens konkurrentene våre kunne sløre bedagelig og surfe på bølgene. Da var alt håp ute, forklarte kronprins Harald.

Båt etter båt skled forbi, og til mål kom «Fram VIII» som 13. båt. Det lå kanskje noe symbolsk i akkurat den plasseringen. Plassen på pallen røk – det ble i stedet den «sure» 4. plassen sammenlagt. Et par plasser opp i den lange seilassen hadde gitt laget vårt en medalje. Men likevel – ingen norsk båt hadde noensinne plassert seg så høyt i et tonmesterskap – inntil da.

CoCo-laget fikk endelig reist kjerringa og kom i mål på 6. plass i den lange havseilassen. «Freelance» som ble seilt av Denis Peres, vant Half Ton Cup foran «Cifraline II», som igjen levde opp til den franske spådommen og var først i mål også i den lange havseilassen. Bronseplassen gikk til «Scillonia». Fra Fram-lagets fjerdeplass var det langt ned til nest beste norske båt. «CoCo» kom på 13. plass. «Impuls» ble tredje best på 19. plass.

En båt som bestilt

Konstruktøren Philippe Briand forklarte hvorfor «Freelance» vant slik:

– «Freelance» er konstruert på bakgrunn av 13 års systematisk eksperimentering med båttypen, og det er to måter å tegne en halvtonner på. Den ene er å maipulere regelen og lage humper og bumper i skroget for å vinne et størst mulig seilareale. Den metoden har ikke jeg benyttet meg av. Da jeg konstruerte «Freelance», definerte jeg først hvor stort seilareale jeg mente en konkurransedyktig halvtonner burde ha. Deretter tegnet jeg et skrog med glattest mulig linjer og lavest mulig vekt.

Daniel Andrieu kunne fortelle at deres filosofi om bord i «Cifraline II» var å ha en båt som ikke hadde den aller beste høyden, men som gikk fort når de kunne slippe seg noen grader ned.

– På havet er det viktigere å komme fort i retning av merket som skal rundes, enn å stå høyt. Få båter holder følge med «Cifraline II» så snart det blir snakk om lange strekk, sa han. De vant begge havseilasene.

Når det gjelder «Fram VIII», så sa Eivind Amble blant annet dette om sin konstruksjon:

– Gjennomgående hersket det full enighet i prosjektet vårt om at et overtak på kryssen umiddelbart etter startskuddet ville være av fundamental viktighet. Det viste seg også at «Fram VIII» hamlet opp med de beste på de korte banene.

«Fram VIII» ble med andre ord som bestilt. Det vanket også skryt til Eivind Amble fra konstruktørkollegaene. Han kunne på ingen måte vise til «13 år med systematisk eksperimentering».

– Vårt erfaringsmateriale var meget sparsomt og våre muligheter til å drive systematisk utvikling av konstruksjonene er mikroskopiske sammenlignet med de populære stjernene på konsytruktørhimmelen, skrev Amble i sine betraktninger etter Half Ton Cup.

Henrich Nissen-Lie skrev i sin leder i Seilas & Båtliv:



«Jeg har stor respekt for den seriøse og systematiske fremdriften hele prosjektet fikk under kronprinsens ledelse. Hans kunnskaper og erfaring som regattaseiler er velkjent. Like imponert tror jeg alle som var engasjert i prosjektet, ble av kronprinsens innsats – enten det var å stille på slippen for bunnpudd, montere utstyr eller å ta seg tid til å trene. Han lyktes også i å inspirere mannskapet til å yte sitt beste hele tiden, og han klarte å skape et «happy ship».

Det siste kan jeg underskrive på. To år om bord i «Fram VIII» var et eventyr.

Etter sesongen 1983 ble «Fram VIII» solgt. Som planlagt; prosjektet hadde kun en varighet på to år. Det var bestemt på forhånd.

– Vi ble veldig glade i båten og vi hadde noen runder der vi diskuterte om vi skulle kjøpe den, men fornuften tok oss til slutt, sier kong Harald i boken til Jon Amtrup.

I 2002 kom Martin Kamperhaug over «Fram VIII» i nokså forkommen forfatning. Han kjøpte og restaurerte den, og i 2003 ble vi – det gamle mannskapet – invitert til å seile regattaen Hvaler Rundt med båten. Det ble et hjertelig gjensyn, og båten viste fortsatt sin storhet. Vi vant.

Deretter ble båten solgt igjen, den forfalt, men den ble atter en gang kjøpt tilbake og

VINNERBÅTEN: Denis Peres førte mannskapet sitt om bord i «Freelance» til en overbevisende seier.

FOTO: S&B UKJENT

REVANSJE: Philippe Briand reiste fra VM i 1982 i raseri etter å ha blitt disket i en start. På Hankø kunne han heve seierstroeet..

FOTO: S&B UKJENT

NORSK PREMIE: Fram-laget var de eneste norske som fant veien til premiebordet i et ikke altfor festpyntet lokale...

FOTO: S&B UKJENT



SOM BESTILT: Kronprins Harald og laget hans ønsket seg en båt som skulle ha høyde og fart – og det fikk de. Laget rundet først på første legg til så godt som alle kryssmerkene som ble lagt ut under VM!

FOTO: S&B UKJENT

FILM: Etter VM lagde Seilas & Båtliv en film om Fram-lagets forberedelser og gjennomføring av Half Ton Cup. Da filmen «Fram mot Frankrike» ble vist under årets NM for halvtonnere vakte den alminnelig munterhet. Den var et beviselig tegn på at tiden har gått... Fra venstre: Hans Petter Jensen, filmfotograf Claus Landmark som håndterte 16 mm filmkamera, Carl Peter Aaser og Ola Hanevold.

FOTO: MORTEN JENSEN

TILBAKE PÅ HANKØ: Martin Kamperhaug har restaurert «Fram VIII» tilbake til original stand, og skipper Hans Petter Jensen har sørget for at alt utstyr nå er tipp topp når båten i august atter er tilbake på sin gamle kamparena.

FOTO: MORTEN JENSEN



restaurert på nytt av Martin Kamperhaug. Denne gangen enda grundigere enn første gang. Og nok en gang ble vi invitert til å seile båten – denne gangen skulle det være i en 40-årsjubileumsregatta for halvtonn-VM i 1983, som Martin gikk svanger med planer om å få arrangert. Denne invitasjonen utviklet seg imidlertid til å bli et kjøp. Fram-mannskap Hans Petter kjøpte båten sammen med fire venner, og i august stiller «Fram VIII» til start igjen på Hankø sammen med mange av de andre båtene som konkurrerte der for 40 år siden – og mange flere. Like mange å konkurrere mot som i 1983, ser det også ut til å bli. Deltakerlisten nærmet seg 40 båter ved inngangen til sesongen 2023!

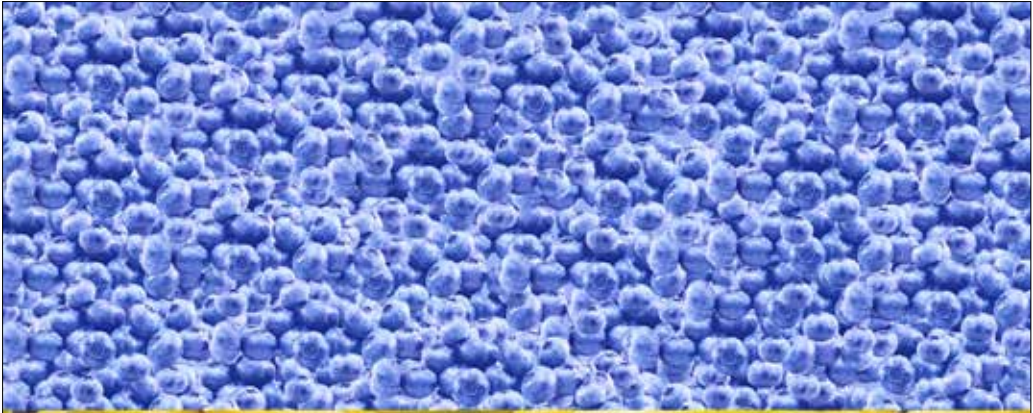
– Nå føler jeg at «Fram VIII» er kommet i gode hender, for hadde det ikke vært for at en fra det gamle Fram-laget ville ha båten, hadde jeg beholdt den selv, sier Martin Kamperhaug, som imidlertid nå har skaffet seg et nytt «Fram»-prosjekt.

Klar til å bli restaurert tilbake til originale farger og til original stand ligger nemlig «Fram X» utenfor verftet MK Båts lokaler i Løkkevika. Det er båten kong Harald fire år etter Hankø-mesterskapet vant One Ton Cup med.

Da ble det ingen sur fjerdeplass.

PS. Tidlig i mai 2023 ble det første norgesmesterskapet i halvtonn arrangert i Sarpsborg. Vinner ble Espen Kamperhaug med båten «King One». Dette er den samme båten som Poul Elvstrøm vant Haf Ton Cup med i 1980, men nå i en svært ombygd og modernisert utgave. Med seg til Half Ton Classics Cup får Espen med seg den danske olympiske mesteren Jesper Bank.

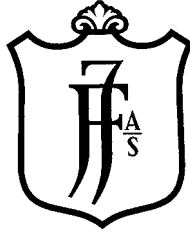




AS Banan



Kevlar AS



FERNER JACOBSEN AS

Avd Fredrikstad
Nygårdsgt. 48
1607 Fredrikstad

Avd Oslo
Stortingsgt. 14
0161 Oslo



INWESTER

25
ÅR

– miljø for verdiskapning

Som Totalmedlem i Redningssselskapet får du **GRATIS ASSISTANSE**

- om uhellet først er ute!

DU FÅR BLANT ANNET OGSÅ:

- Gratis innmelding i Småbåtregisteret
- 24 timers service
- Rabatt på kurs og i nettbutikk

Se til enhver tid gjeldende fordeler og betingelser på **rs.no**

BLI TOTALMEDLEM!

Ingen egenandel - ingen spørsmål.

I tillegg er du med å sikre beredskapen langs kysten.



Les mer på rs.no/medlem
eller send TOTAL til 2366

RS 
Redningssselskapet



Pactum AS

Hos Escapeaway selger vi ikke reiser. Vi selger frihet. Frihet til selv å velge når du vil reise og hvor lenge du vil være på ferie. Vi selger ikke ferier på samlebånd, men tilbyr deg å sette sammen din egen ferie, akkurat som du ønsker den.

ESCAPEAWAY

escapeaway.no



BH

BANG-HANSEN

ADVOKATFIRMA

Tjuvholmen allé 3, 0252 Oslo, Norway | www.bxha.no



J-Boats Norge AS
magne@klann.no • peb@code-zero.no





GULLSMED
PÅ BYGDØY

Tone Tørdal

- Reparasjoner
- Omsmelting av gull
- Lager unike smykker og gaver
akkurat slik du vil ha dem

Konsultasjon etter avtale:
tlf: 976 06 298 epost: tonecaroline@gmail.com



Stolt-Nielsen Limited

www.stolt-nielsen.com



PF

PROFAG

GULV, UNDERLAG & GULVVARMELOESNINGER

IN COD WE TRUST



POBEL

and@brooks.no

Bricks Beveriget AS

+47 913 02 002

SONATA



LEVANTEN AS

Ragnar Klevaas

SISSENER

Fondsforvaltning siden 2009

Vi forvalter dine penger som våre egne


www.sissener.no


+47 23 11 52 60


post@sissener.no

BONAR AS



Aponia

Moredun Invest AS

Your back office is our core business



e-regnskap



DYVI



EIDSIVA HOLDING AS

BRANTER SKOG

Etbl. 1867



Norskprodusert belegningsstein, heller og mur til ditt uterom.
Godt grunnlag for gode opplevelser!

Asak
Miljøstein



Leverandør av verkstedutstyr innen lastebil, buss og jernbane



Karlander
EIENDOM

The background of the SKIMCORE logo features a stylized, light blue snowflake or starburst pattern composed of various geometric shapes like rectangles and circles, radiating from the center.

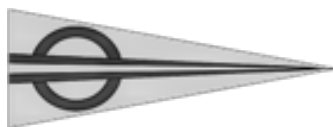
SKIMCORE

• FLERE • UTE • OFTERE •



LYDERSEN

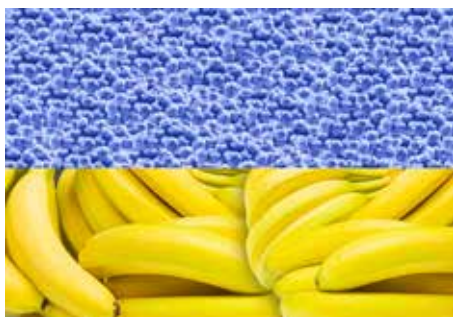
RORBUER



Christiania Capital Partners AS

Clean-Start


EN BEDRE HVERDAG



MATTIS AS

TVETECH
MARINE TECHNOLOGY

Professional Social distancing!
- Since 1994 -

 **Svalbard
Adventures**


STORM EVENT SYD AS

Ta kontakt for din unike Svalbard opplevelse: Petter Bjorge, Storm Event syd i samarbeid med Svalbard Adventures, Petter@bjorge.no / +47 920 55 283



PALMER
GROUP AS

God smak skal lønne seg



CHAMPAGNE
Palmer & Co.



Maestroberardino

Château
de
Montifaud



www.palmer.no | palmer@palmer.no



TAKK
TIL VÅRE ANNONSØRER



SERVERING

HYC HOLDER ÅPENT HVER DAG I KJERNESESONGEN

(Fra 23. juni til 19. august)

**Det serveres lunsj hver dag
og
middag alle dager - unntatt på sushi-mandager**

*Bordreservasjoner kan gjøres på telefon 69 33 22 21
eller via hjemmesiden hankoyachtklub.no:
velg «Reservere bord» i menyen på hjemmesiden*



FOTO: IVAR GILSA



FOTO: IVAR GILSA



