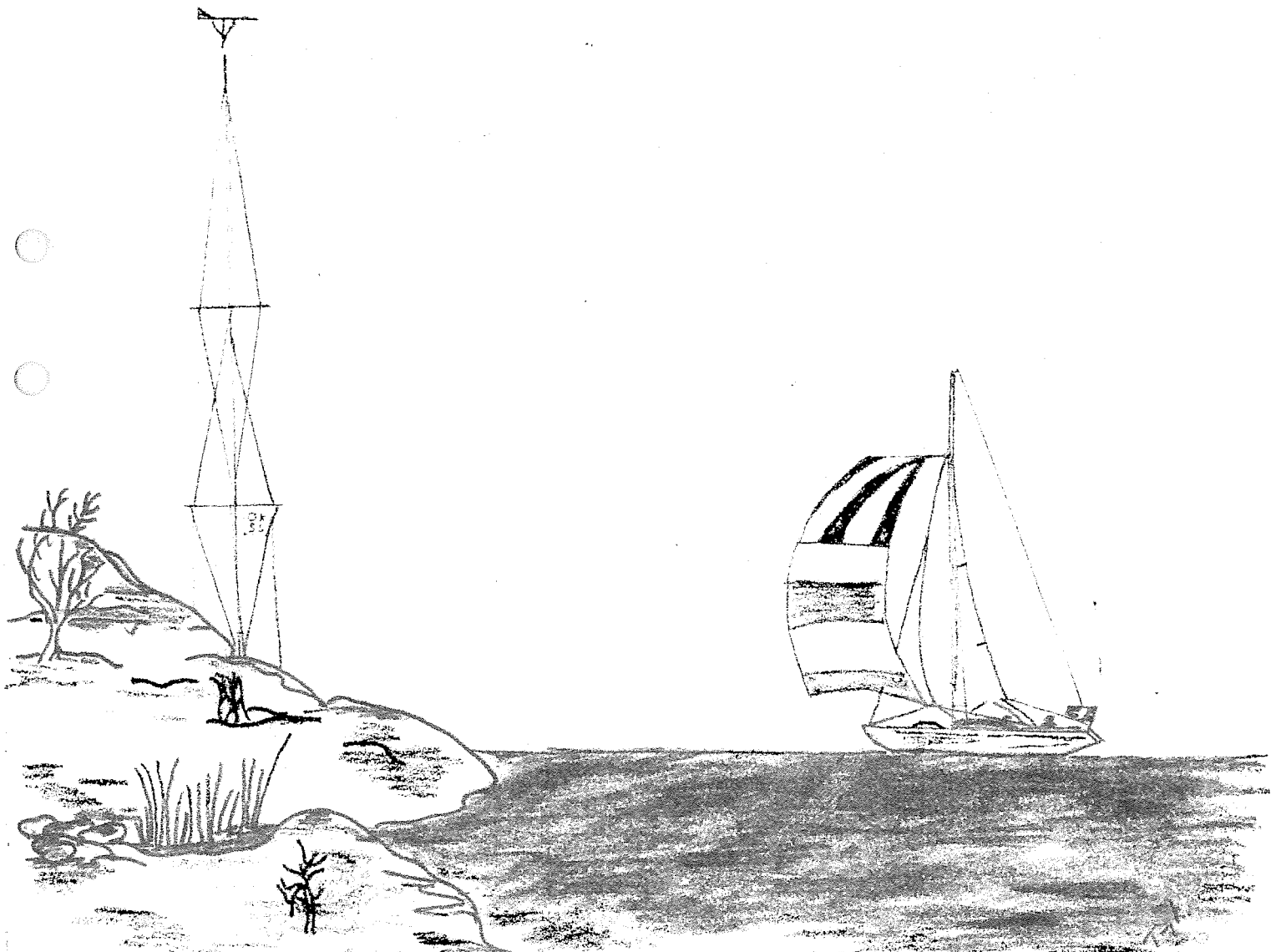


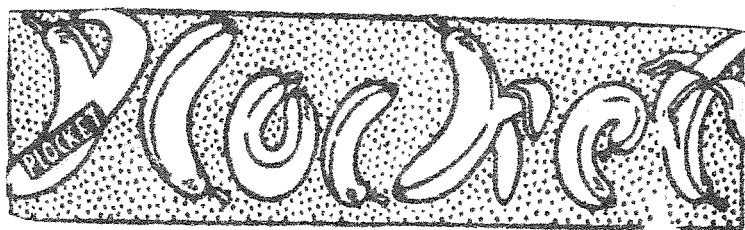
Ralf Gunnarsson
Klippvägen 4
613 00 OXELÖSUND

oxelösunds segelsällskap

POSTGIRO 16 44 74-9

Årgång 10 7
nummer 9





Återigen dags för ett nytt nummer av OXSS-Nytt, denna gång inte så bamsigt som förra, men vi håller på att ladda upp för JUL-NUMRET. Som alla andra stora tidningsdrakar håller även OXSS-NYTT inte allt den lovar.

På grund av kommunikationstekniska problem, måste den utlovade stjärnintervjuen utgå.

Conny Adolfsson utlovade på kassörens vägnar en ekonomisk rapport om sommarens gästbåtsverksamhet. En sådan har inkommit till red. Den lyder sammanlagt på 9 935 kr. Inte dåligt va.

Det börjar dra ihop sig till årsfest, än finns det platser kvar, ring bums och armål er. Ni ska väl inte missa årets höjdpunkt.

En av 1980 års höjdpunkter kommer att bli SM och OS-kval för STARE. Tävlingsledningen återkommer med information.

Nu kanske seglingen har upphört för den här säsongen, riktigt säker kan man ju inte vara, ännu finns det segelfarkoster i det blöta, men höst-cupen för jollar är i alla fall avslutad. Fast dom tränar ännu dom rackarna. Bra för återväxten.

Samseglingen 1979 vanns av OXSS 123 p, NySS 68 p. NSK 59 p. BSS 53 p. NQBK 52 p. samt SBK 10 p.

På tal om SM-seglingar, så kommer 1980 års mästerskap för M-båtar att arrangeras av Norrköpings Segelklubb den 2 - 5 juli.

Miss inte Familjesektionens aktiviteter.

LEV VÄL OCH HA HÄLSAN

THORE

I red: Annicka Boberg	33954
Yvonne Carlen	23324
Anne-Lie Erixon	31918
Gun-Britt Fahlen	36753
Thore Forsman	34098
Tommy Karlsson	35588



GLÖM INTE BORT

ÅRSFESTEN

24 NOV I KLUBBHUSET

SISTA ANMÄLAN 19N.

GÖSTA 235 03

THOMAS 371 50

KOSTNAD G:A 50 Kr/PERSON BINDANDE ANMÄLAN

STUGFOGDEN INFORMERAR: KOM IHÅG ATT BOKA IN DINA MÖTEN I GOD TID HOS
STUGFOGDEN(LARS BERGMAN)

NU MÅSTE DU KOMMA IHÅG ATT SÄNKA VÄRMEN NÄR NI
LÄMNAR HUSET

DISKA OCH PLOCKA IHOP I KÖKET, SAMT STÄDA AV
EFTER ER. GÄLLER ÄVEN DUCH OCH OMKLÄDNINGSRUM

LASSE B.

Resultatsamlingen har varit så diger i år att vi får presentera materialet lite på en gång, här kommer en liten skvätt:

OXSS ÖPPNA:

Smaragd, Svea: I Roland Karlsson NySS 2 Leif Rurman OXSS 3 Gunnar Carlen OXSS
4 Hans Andersson OXSS 5 Gunnar Halvarsson Svea NySS

Neptunkryss: I Hans Gustavsson OXSS 2 Jonas Olsson NySS 3 Magnus Nilsson NySS
4 Kent Olsson NQBK 5 Sune Pettersson NSK

Handicap: I Urban Lagerström Avance 24 OXSS 2 Tommy Karlsson H-båt OXSS
3 Thomas Hammarström Furioso OXSS 4 Hans Runesson SBK

Nordisk F : I Dan Yngve OXSS 2 Gunnar Thunberg NQBK 3 Sölve Yngve OXSS
4 Benny Karlsson NySS 5 Rolf Andersson OXSS 6 Gösta Nilsson OXSS

Som ni kanske minns så har klubbarna i Norrköping arrangerat någonting som dom kallat: OST-CUP 1979. Vi har fått resultatlistan för havskryssare. Tävlingen omfattade tre delseglingar: NSK, s Snedskär NSS Salforef Race samt BSS Snedskär

Havskryss:	I	A Sjölin	BSS	Scampi	58 p
	2	R Gunnarsson	OXSS	OE 36	51
	3	A Carnock	NSK	Scampi	46
	4	W Karlsson	BSS	Dominant 95	35
	5	P Eriksson	BSS	Granada 27	32
	5	A Jonsson	BSS	Omega 28	32
	7	Bo Andersson	BSS	J 24	27
	8	B Söderstierna	SBK	OE 36	26
	9	J Arvefors	BSS	OE 36	22
	10	R Johansson	SBK	Norlin 34	21

IF-NM I NYNÄSHAMN 1979

IF 1885: Henrik Blome, Thomas Molinder, Gunnar Brundin

IF 1889: Kurt Alvin, Erik Seger, Mats Ahlgren

IF 2218: Roger Eriksson, Lars Jännebring, Örjan Laving

IF 3075: Gunnar Aggefors, Per-Ove Svensson, Björn Österblom

Vi var alltså fyra båtar från OXSS som veckan före midsommar begav sig till Nynäshamn. Det skulle bli intressant (förhållandena är ju ganska lika Oxelösund). På lördagen mätte vi segel och stickprov togs på båtarna, som totalt var 37 st. Sedan skulle vi segla 6 segl. 2 segl/dag.

1:a segl. Det stod en lätt sydlig bris, Gunnar (3075) som trivs då, lyckades med starten och första kryssen. Rundade som fjärde båt och höll det i mål. Verkligen starkt! Jag: 15:e. Kurt: 23:e. Henrik: 35:e.

2:a segl. Sjöbrisen gjorde vad den skulle (kallt i vattnet och fint väder) ökade till c:a 8 m/s. Efter en bra start, tyckte jag, rundade vi som 3:a, Gunnar 6:a. Tyvärr tappade vi två båtar i gippen. Ställningen stod sig till sista kryssen, då vi lurade fyra båtar, som var före oss, och tog den s.k. spiken, Gunnar kom in på en 5:e plats. KUL kul, tyckte vi, men glädjen varade bara till kvällen, då man på anslagstavlan kunde läsa: D (för tidig start). Samma stod för 2:an Virving, Gunnar hamnade således på 3:e plats. Totalt låg han även där på 3:e plats.

3:e segl. Bjöd på nord 4 m/s. Jag tänkte: -Det är bara en tidsfråga tills sjöbrisen bryter igenom, det här blir svårt.

Starten gick utan missöden, jag rundade som andra båt, Gunnar 6:a, tätt följd av Kurt, som för första gången var uppe och nosade. På 2:a kryssen tappade jag Lapidus som gick om, men drygade ut avståndet till fältet. Kurt hade då seglat upp sig till en 6:e plats, samtidigt som Gunnar gjort bort sig lite. Upp mot mål tappade jag ytterligare en plats (Tillander). Men den som tappade mest var Kurt, som tappade storen, fallet gick av! Det är något som bara inte får hända. Han seglade i mål på bara genuan med 10 båtar bakom sig. Till råga på allt elände var han tvungen att åka in och missade då fjärde segl. helt.

Vann gjorde Björland, som har vunnit allt tidigare i år. Han var storfavorit, men hade inte alls imponerat hittills med en 6:e och 7:e plats. Jag: 4:a.

Gunnar: 12:a Kurt: 27:e Henrik: 33:e.

4:e segl. Mellan seglingarna bröt sjöbrisen igenom och kom direkt med c:a 6 m/s och ökade allt efter hand till c:a 8 m/s.

Starten gick utan problem, Vi hade verkligen häng på täten som var Björland, men sorgligt nog hamnade vi i ett hål strax innan rundningen. Vi rundade upp som 8:a och den placeringen stod sig i mål. Gunnar kom in på 11:e Henrik på 18:e. Björland vann. Nu hade han kommit igång och levde verkligen upp till sitt rykte.

5:e segl. B örjade med en fin bris på 3 m/s. 1:a kryssen gick bra, rundade som tvåa efter Björland. Vi höll oss skapligt kvar resten av seglingen och kom 5:a Gunnar: 13:e Kurt som nu hade ordning på fallet placerade sig som 22:a och Henrik kom på 31:a plats

Björland vann. Jag såg honom med block och penna, han räknade ett tag, och efter en stund satte han spinnakern och åkte hem. Han var nu ohotad NM-mästare trots att en segling återstod.

6:e segl. -Skulle det bli som tidigare dagar att sjöbrisen ökade efter hand? Starten gick i svag vind. Det hade mojnats betydligt, så det blev väldigt svårseglat i den plaskiga sjön. Täten tog nu Tillander, Gunnar rundade ned som 3:a, tätt följd av Kurt. Jag som inte trivs med gropigt underlag i kombination med lättvind, rundade som 15:e, Henrik 20:e.

Efter slörarna började flera tätbåtar att åka in. Bl.a. Kurt och N. Malm. Vad hade hänt? Det gamla vanliga: Tjuvstart. Resten av seglingen blev en lidelse. Havet såg ut som om det vore oljeskadat, blankt och gropigt. Vann gjorde Tillander Gunnar kom 6:a jag: 11:a Henrik: 21:a.

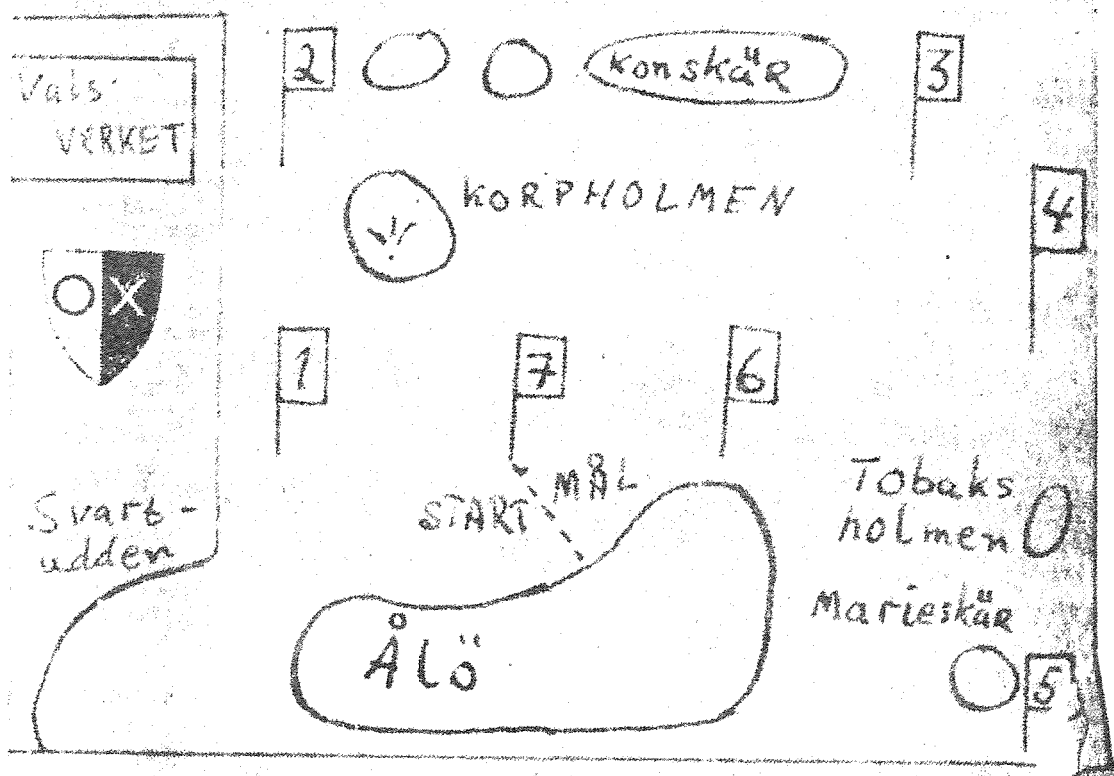
Tre dagars blandad segling ha de tagit fram en värdig mästare.

Vi Oxelösundare var nöjda med 2 man bland de tio främsta, vilket bevisar att vi hänger med.

1	3490 Björland	GkSS	6	7	1	1	1	E	24,7
2	2222 Österberg	NSS	7	2	6	3	3	4	34,1
3	2989 Tillander	Aros	5	8	3	4	26	1	37,7
8	3075 Aggefors	OXSS	4	3	12	11	13	6	60,4
9	2218 Eriksson	OXSS	15	D	4	8	5	11	70
29	1889 Alvin	OXSS	23	13	27	U	22	D	154
33	1885 Blome	OXSS	35	D	33	18	31	21	168

Premiärregatta i Oxelösund med sportsligt korta banor

KLIPPET FÖR 17 ÅR SEDAN



De nya kappseglingsbanorna på Alöfjärden ger en god kryssbög i alla vindriktningar.

På lördag går första startskottet i en regatta med Oxelösunds Segelsällskap som arrangerar och det sker på Ålö som blir start och målplats. Till premiärregattan kommer förutom OXSS:arna själva även nyköpingssegelare samt eventuellt deltagare från Norrköping.

De far segla på en bana som kanske skiljer sig från de gängse. På Alöfjärden har arrangörerna nämligen lagt ut inte mindre än sju rundningsmärken med mycket kortare avstånd än man är van vid. OXSS ansluter sig till det tänkande som råder inom starbåtskretsar: korta banor - många varv - låta rundningar.

Man resonerar som så att en kort bana är sportsligt rättvisare genom att extrema kryss- och länsbåtar inte hinner skaffa sig så långa försprång genom sin maskinella överlägsenhet. OXSS har inga gamla traditioner att ta hänsyn till och har därför fördomsfritt utformat premiärrangemang på ett sätt som man anser ger största sportsliga rättvisa.

OXSS ställer upp med hela sitt garde och blir favoriter i åtminstone två klasser. Bland neptunkryssarna får Stig Skansö hållas som favorit. Han vann ju bland annat Jubileumsregattan utanför Norrköping för en tid sedan. C-kanoternas uppgörelse torde i första hand komma att stå mellan OXSS:arna Dan Yngwe och Lars Johansson, som i hård konkurrens med 45 elitsegelare från hela landet placerade sig som 5:a respektive 9:a vid segelkanot-SM i Nynäshamn förra månaden. E-klassen torde vara värt för någon av nyköpingsseglarna.

Kl. 13 startar skärgårdskryssarna och därefter följer med fem minuters

mellanrum starten för målarbåtar, Neptunkryssare, E-kanoter, C-kanoter, OK och Moth. De nya kappseg-

lingsbanorna (se skissen) prövades i går kväll av OXSS:arna, som då återupplög sina tisdagsseglingar.



MASTVÄGEN 19 - TEL. 0155-315 00

SEGELMAKERI

**YACHTSEGEL
KAPELL - DYNOR
SPRAYHOODS**

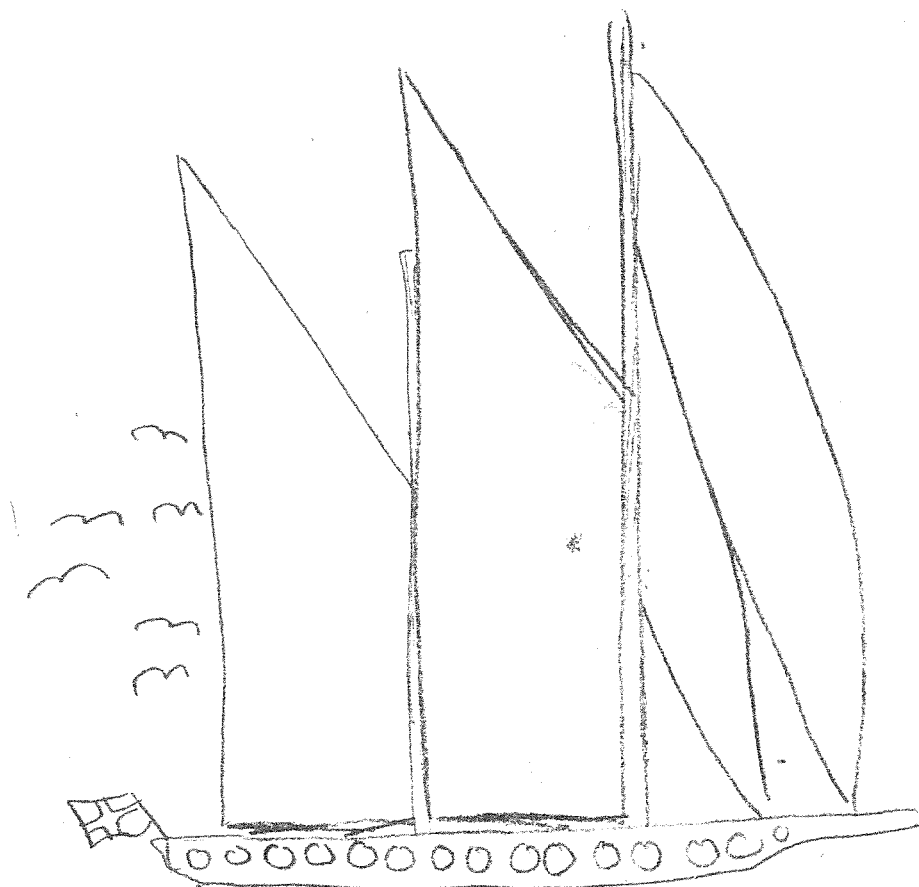
OXSS SEGLARLÄGER 1979

Det var vått när veckan började, allting var surt. Då åkte vi in till klubbhuset istället. Det handlade mest om segling, det var jobbigt men kul! Vi hade bra ledare, de lärde oss mycket. Man lärde känna många nya kompisar också. Vi badade i Oxelösunds hamn, ingen fick gå torr.

Vi lärde oss att välta upp en kantrad jolle, både praktiskt och teoretiskt. Man märkte att maten var gjord av förstklassiga kockar. I klubbhuset finns en kiosk där dom säljer glass och den gick åt förståss.

Vi fick aldrig slänga i ledarna som vi hade hoppats på, nån som var smart, var Thore som åkte hem två dagar tidigare. Synd att veckan inte var längre, men man kan ju hoppas på att det blir fler seglarläger

ISABELLA RAHNSTER



HEJ

ALLA LINGAR!

Ni kommer väl ihåg
julpysselsöndagen?

Den 16 dec.

kl. 14⁰⁰

i klubb-
huset.

Vi tänkte

göra en stor jul-
väggbonad tillsammans
i år. Vi har material, men ta gärna

med mera själv. Ta också

med dom vuxna,

Lusse kläder
och fika.

Välkomna!

Här är vårt svar till Länsstyrelsen beträffande den pågående skärgårdsutredningen.

Själva skärgårdsutredningen innehåller många intressanta och positiva förslag.

Utredning om Södermanlands Kust Och Skärgård

OXSS (Oxelösunds Segelsällskap) har tagit del av och diskuterat de förslag som länsstyrelsen i Södermanland har presenterat i form av en idéutställning. Vi har i första hand tagit ställning till den del av utredningen som berör det rörliga friluftslivet i själva kustområdet. OXSS vill framföra följande synpunkter:

1. Renhållning

Utredningsområdet passeras varje år av många stockholmare på väg till Östgötaskärgården, Öland och Gotland. Dessa båtar rör sig i första hand längs "sjöfyran" och är en stor belastning på befintliga naturhamnar. Vi anser att renhållningen främst bör byggas ut på följande platser längs farleden: Kungshamn, Lökhalmarna, Broken, Rensholmarna, Ö Sackholmen, Ringsö (flera platser), Långö, St Moholmen, Lacka, m.m. En anläggning för tömning av båttoaletter bör byggas i Gamla Oxelösund t.ex.

2. Fågelskyddsområden

Parallellt med skärgårdsutredningen har naturvårdsenheten inom länsstyrelsen skickat ut ett handlingsprogram för naturvården på remiss. Bl.a. presenteras förslag till nya fågelskyddsområden. OXSS kräver att inga beslut om inrättande av nya fågelskyddsområden tas förrän skärgårdsutredningen föreligger som remissförslag. OXSS respekterar naturvårdande åtgärder, men beslut om dessa bör fattas i demokratisk anda och får inte enbart påverkas av en mindre intressegrupp. OXSS kommer att kräva att remisstiden för naturvårdsenhetens handlingsprogram förlängs. Beträffande naturvårdsplanen kommer vi att samordna våra synpunkter med övriga båtorganisationer.

3. När eller fjärrektion

När det gäller skärgården som rekreationsområde så bör det inte bli fråga om ökad fjärrektion. Redan idag finns ett stort inslag av fjärrektion i form av semesterbåtar, sommarstugor, etc. Vi ansluter oss till utredningens förslag att upprätta vissa båtturer mellan tätorter och Nynäs resp. Stenörren. Den typen av rekreation torde inte belasta skärgården ytterligare.

Som synes föreligger ett förslag till ändrade och delvis nya fågelskyddsområden. I vissa fall får man intrycket att områden har föreslagits utan tillräcklig motivering! man har också föreslagit fågelskyddsområden i direkt anslutning till farleden, vilket berör en del bra natthamnar. Vi har all anledning att bevaka våra intressen.

Vårt svar på länsstyrelsens naturvårdsenhetens förslag till nya fågelskyddsområden kommer i nästa nr.

Hälsningar/EBBE.

Fastnet -79

Årets Fastnet Race har betecknats som den största katastrofen i segelsportens historia. Vad som startade som ett glatt och spännande äventyr, slutade i en total mardröm. Av 316 startande båtar kom endast 128 i mål! Resten hade antingen brutit eller förlist.

Många kritiska röster har efter det här höjts och åtskilliga är de spaltmeter som skrivits om händelsen. Men de starkaste av dessa, som på ett kusligt och nära sätt speglar helvetet på Irländska sjön är nog de som stod att läsa i THE SUNDAY TELEGRAPH 19/8. Rakt på sak och utan att spela på sensationens lyra, berättar NICHOLAS ROE om 37 fotaren TROPHY's sista tävling. Och efter att ha läst hans artikel kan man verkligen börja ana hur det måste ha känts, att som liten människa försökt att kämpa med livet som insats mot naturkrafter som trotsar all beskrivning.

S/Y Trophy's sista tävling

Strax efter kl 8 vaknade besättningen på S/Y Trophy. Man tvättade och rakade sig. At frukost på den lokala hamnkrogen. Såg därefter till att båten blev tankad med färskvatten och diesel. Stämningen var god.

Inom loppet av 72 timmar skulle 3 av de ombordvarande 8 komma på det svarta och vredgade havet. Någonstans sydväst utanför Cornwall. Samtliga skulle få känna på en utmattning och ett lidande som i allt snabbare takt fick dem att inse att de bara befann sig en härsman från slutet. De kunde bokstavligen känna den iskalla andedräkten från dödens käftar.

Men nu, den här vackra söndagsmorgonen, stävade man utan tanke på olyckor mot Cowes, för att starta i 1979 års Fastnet Race. Tävlingen som skulle kräva 15 liv och 23 sjunkna eller saknade båtar, Trophy skulle bli en av dem. Och hon saknas fortfarande.

Skeppare ombord var Trophy's ägare Alan Bartlett. En entusiastisk seglare i 50-årsåldern med ett halvt livs seglingserfarenhet bakom sig. Hans besättning bestod av män med skiftande bakgrund. Simon Fleming, 26, direktör för ett värmeföretag, Robin Bowyer, 42, segelinstruktör, Peter Everson 30, ägare till en bilfirma i Billericay, kranskötaren John Puxley 42, Londormuraren Richard Mann, 30 samt den 22-åriga London-direktören Russell Smith och slutligen Derek Morland från Southampton. Alla hade mer eller mindre lång kappseglingserfarenhet bakom sig. De hade lärt känna varandra genom seglarkontakter sedan lång tid tillbaka. Men man umgicks bara i kappseglingssammanhang.

Veckan innan den stora tävlingen, hade man laddat upp genom att delta i fem seglingar. Men ingen i besättningen var nöjd med resultaten.

- Vi gjorde utuselt ifrån oss. Fullföljde bara två av de fem, sa Bartlett mulet.
Men Fastnet Race såg alla med spänning fram emot när dom fyllda av entusiasm och med båten full av konserver och dricka stävade mot startlinjen.

Skruvade in i det sista

Väderleksrapporten vid middagstid var en aning nedslående: svaga vindar och dimma. Men väder är märkliga saker. Och det enda dom kunde göra var att hoppas på att vinden skulle friska i lite senare.

Självrålet var de övertygade att deras 400.000:- båt - en Cyster 37, ritad av Holman och Pye - var vuxen nog att klara av vad som än skulle hända. Bara 8 dagar tidigare hade hon ju vunnit sin klass i tävlingen som gick mellan Harwich och Ostende. Och natten innan hade man gjort den sista justeringen och intrimningen. En besättningsman hade till och med tagit bort de fyra skruvarna som höll fast locket på kistbanken där livflotten fanns och ersatt dessa med sprintar så att den snabbt kunde kastas i sjön ifall det knep. Så visst skulle allt fungera. Det var man alla ense om!

Bra start

Tillsammans med Trophy startade 76 båtar. Det var trångt om plats då alla försökte smyga sig till en bra position. Då 10-minutersskottet snall, hade Trophy skaffat sig en bra plats på den bortre ändan av den drygt 1,5 km långa startlinjen. 5-minutersskottet. Spänningen var hög. Sjön kokade av båtar. Skrik, undanmanövrar och trassel från winschar...

Precis kl 13.50 gick första båt över linjen. Tävlingen var nu ett faktum.

- Vi fick en mycket utmärkt start, erinrade sig Bartlett efteråt.

Sen kom dimman!

En stabil måttlig bris blåste - inget racigt precis, men tillräckligt för att seola i. Det blev en slapp dag som gick i munterhetens tecken. Trophy stävade allt längre ut på den öppna sjön. Den strålande lördagen med sina lätta vindar byttes så smärningan ut mot kvällens mörker. Det började dugga. Nu bestämde man sig för att vaktsschemat skulle börja rulla. 4 på däck och 4 i vila. Efter ett tag byts dag 1 ut mot dag 2. I morgonen på

söndagsmorgonen rullar stora otrevliga dimbankar in över Irländska sjön. Dimman slöt sig allt tätare omkring dem.

Vid 14-tiden kunde besättningen höra en kör av mistlurar. En konsert som alla snabbt vände sig vid. Rätt som det var hördes en ton som tycktes komma från ett fartyg på kontrakurs i förhållande till Trophy. Det var då som Trophy's egen mistlur strejke. Efter en snabb provisorisk reparation med ståltråd och tape, kunde Trophy ge sig till känna.

Vid ett kort tillfälle lättade dimman och besättningen kunde identifiera ett fartyg ca 800 meter rakt framför sig. Ingen fara alltså.

Taktiksnack i lätta vindar

Farten inte den bästa. Vinden låg vid det här laget på en medelhastighet av 2,5 m/sek när man maktigt gled genom den gråa dimman. Snacket var det som höll tävlingsandan uppe. Man peppade upp sig med att man trots allt gjorde bättre ifrån sig nu än vid förra årets Fastnet Race. Fast mest av allt så pratade man förstås taktik. Mycket taktik. Var det något man kunde göra för att öka farten? Var vägvalet det rätta? Dima eller klar sikt. Vind eller stilltje. Samtliga var ytterst medvetna om att Trophy var ute och tävlingsseglade.

På kvällen vankades kalops till middag och ananas till dessert. Några spådde på skaffningen genom att avsluta det hela med ostsmörgåsar. Natten kröp på och i släptåg en ökande vind. Detta förde med sig att man tvingades skifta segel.

Tredje dagen

Måndagen började inte bra. Från kl 6 på morgonen och tre och en halv timma framåt låg Trophy och guppade i ett stiljtbeälte. För att kunna dra sig ur detta funderade Bartlett ett tag på att starta motorn. Positionen var nu i närheten av Lands End. Inte långt ifrån dom låg två andra båtar och brottades med samma stiljte-problem.

Efter ett tag kom emellertid en bris och redde upp situationen. Det var tillräckligt för att komma på kurs igen. Vinden ökade till 10 m/sek. En bra tävlingsvind och ett gott omen för Trophy.

Nu åkte spinnakern upp. Vid sidan om båten simmade två hajar och hack i hål var de två andra båtarna, Lutine och Farthing, som tillsammans med Trophy hade legat i stiljtebälte. Väder-rapporten vid lunchtid spådde vindökningar upp till kuling.
- Vi hade varit ute i styv kuling förut, så vi hade inget att oroa oss för, sa Bartlett efteråt.

Vinden ökar

Successivt började vinden att tillta. Man skiftade till en mindre spinnaker och så till varandra att nu skulle det verkligen seglas för fullt. Vinden fortsatte att öka. Spinnakern ströks. Kall mat serverades till middag. - Det var en aning svårt att laga mat i den där sjön, så det blev bara smörgås och lite kalla rester från förra middagen.

Kl 20 var vinden uppe i 15 m/sek. Första revet på storen togs in. Kort därefter tog man in det andra. För vid det här laget blåste det styv kuling.

Två timmar senare var Trophy ute i en riktig storm! Men hon kämpade tappert vidare med en besättning som allt mer började bli uttröttad. Vågorna var masthöga!

Upptäckte fallskärmsbloss

Vid 23-tiden på måndagsnatten observerades en nödraket. Det var ett rött fallskärmsbloss som avtecknade sig mot den svarta himlen. Någon var tydligen i nöd. Vinden tjöt högt och vågskum piskade ihållande över Trophy och hennes besättning då hon satte kurs mot de nödställda.

Att kryssa sig fram mellan de jättelika vågorna tog hårt på både män och material. Efter ett tag kunde man upptäcka de nödställda. Det var en 34 fotare som i det hårda vädret hade tagit åtskilligt med stryk. Trots det mätte alla förhållandevis väl ombord!

De nödställda undsattes sedan av Morning Town - en 39 fots motorseglare. Trophy kunde fortsätta.

Och inte långt efter denna incidens satte Robin Bowyer på radion för att lyssna på midnatts-rapporten. Han hörde den lugna och kyliga rösten från uppläsaren som satt fröggt iland. - Varning för vindar upp till orkanstyrka...

En vägg av vatten

En av besättningsmedlemmarna ombord på Trophy såg plötsligt ett rött handbloss flamma upp i foren. Det var tydligen

Morning Town som hade uppenbara svårigheter. Bartlett gjorde nu ett både enkelt och snabbt beslut.
- Låt oss sticka dit fort som fan!

Han hade knappt skrikit sin order förrän en jättelik väg - stor som ett hus - slog ned på dem. Efteråt mindes Simon Fleming den som en vattenvägg. Vägen slog ned med full kraft på fördäck och pressade båten baklänges genom vattnet. Rodret havererade. Båten blev manöveroduglig och kastades runt i cirklar. Trophy stampade hårt och valde sin egen otvåglade väg genom vattnet. Trots detta förhöll sig besättningen stoiskt lugn och försökte metodiskt att reparera skadan - men misslyckades. Ett tag var man rädd för att en kollision med Morning Town skulle bli fallet. Men Bartlett ansåg att det fanns tillräckligt med sjörum. Det enda man nu kunde göra, var att efter bästa förmåga rida ut stormen.

Fyra av de ombordvarande gick under däck för att få sig en välbehövlig vila. Precis då blev de attackerade av en ny jätteväg.
- Jag märkte aldrig när den kom, berättade Bartlett. Rätt som det var befann jag mig bara under vattnet!
Trophy kantrade.

"Vilket dumt sätt att dö på!"

Intrasslad i skot och tampar kämpade Bartlett för livet i det kalla vattnet. Hans enda tanke då var - "Det här är ett dumt sätt att dö på!"
Och medan skepparen kämpade med sitt, kämpade de andra inne i ruffen med madrasser, konservburkar, segel, durkar och hysteri

Sakta kom båten på rätt köl igen. De som var under däck lyckades frigöra sig från tampar, segel, durkar och marmelad. Och då de kom ut på däck fann de att deras skipper fortfarande satt fången bland fall, skot och tampar. Någon fick i hast upp en kniv och befriade Bartlett från sina bojor... En snabb blick avslöjade att mast och rigg hade blivit illa tilltygade. Senare sa Fleming - "Det var vid den här tidpunkten som vi måste fatta beslutet: att antingen stanna kvar ombord och riskera en ny kantring, eller överge Trophy och hoppa i livflotten. Vi valde det senare!"

Livflotten enda hoppet

I det tjutande, skummande och mörka infernet, lossades fyra sprintar och locket på kistbänken kunde öppnas. Livflotten togs fram - kontrollerad och packade endast 5 veckor tidigare - och kastades i vattnet.

En efter en kravlade den blöta och frusna besättningen ombord på den lilla gumiflotten som livsfarligt kastades hit och dit av den vredgade sjön. Trots det var räddningsflotten ett säkrare alternativ än den vingklippta Trophy. Nu var flotten deras enda hopp att överleva! De drev allt längre bort från Trophy som kämpade sin sista kamp med havet. En tävling som hon skulle komma att förlora.

Morning Town kom närmare. Så nära att Fleming nästan kunde röra vid en hand som sträcktes ut mot honom som hjälp. Men den grova sjön gjorde att närheten till båten var en fara för livflotten.

- Vi beslöt att inte gå ombord på Morning Town, utan ansåg det säkrare att stanna kvar på flotten och rida ut stormen, sa Fleming senare.
Morning Town drog sig undan i mörkret men stannade på avstånd för att hålla dem under uppsikt.

Livflotten havererar

Allt eftersom natten framskrider, utsätts den allt mer slutkörda besättningen från den övergivna Trophy, för nya och allt större svårigheter.

Det började med att man inte hade kastat ut drivankaret. Resultatet blev att flotten kantrade och fyra man föll över bord! Ögonblicket därefter kom flotten, tack vare vinden, på rätt köl igen och de fyra kunde rädda sig. Väl ombord hördes ett brakande ljud. Vinden hade helt enkelt slitit av taket på flotten och tagit med sig den övre flytsektionen. Men vid det här laget hade man i alla fall fått ut ett drivankare.

Fast det hjälpte inte! Tampen var för liten i detta väder. Den brast och vinden förde åter sitt grymma och nyckfulla befäl över flotten med de 8 männen.

Gång efter annan blev de spolade över bord. Det lyckades de dock att ta sig ombord. På avstånd kunde de se Morning Town vaka mellan de höga sjöarna i lä om de nödställda. De försökte skrika. Men vinden slukade deras röster.

Äter igen kom det en väg som förmå gen lyfte ut männen i havet. Och med allt mer tyngande krafter hävde sig de utsattade männen ombord på den rånliga farkosten som var deras enda livför-

sakring denna nemska natt. Två av dem, Puxley och Everson kom aldrig ombord den här gången.

- Vi såg dom driva allt längre ifrån oss. Vi skrek som besatta och försökte att paddla ifatt dom med våra bara händer, sa Fleming.
Men Puxley och Everson försvann i natten.

Sista nödraketens sista hoppet

Orkanen var nu ett enda djävulskt vråi. Havet en kokande kittel. De kvarvarande 6 männen kämpade nu för sina liv i den svarta natten. Och då gryningen till slut kom med sina första livgivande strålar, svepte en RAF Nimrod över huvudena på dom. Räddningen...? Ett hopp tändes.

Man fyrade av den sista raketerna - och väntade med fasa. Den var deras sista chans att överleva. I samma stund såg man plötsligt ytterligare tre raketer som förenades med deras på himlen. Skulle deras raket ha observerats av flygplanet? Man var osäkra. De utmattade männen blev ense om att dom nu var lämnade åt sitt öde för att för alltid uppslukas av den stormpiskade sjön.

Så kom den väg som slutligen skulle slita flotten i två delar. Medan Bartlett och fyra andra låg i vattnet och klamrade sig fast vid den ena delen, drev Fleming iväg på den andra. De drev allt längre ifrån varandra. Och snart blev det klart för samtliga på Bartletts del av flotten, att nattens påfrestningar hade blivit för mycket för Robin Bowyer. Trots att Derek Horland frenetiskt försökte förmå honom att kämpa vidare. Men all övertalning var förgäves.

- Det var uppenbart att han inte orkade längre. Han dog där helt intill mig, berättade Bartlett efteråt. Innan han släppte taget och gled ut i vattnet var han död!

Nu hade turen kommit till Bartlett själv. Han hade inte långt kvar han heller. Det kände han på sig. Han tror t o m att han sa det också.

Hjälp från ovan

Rätt som det var hördes det befriande ljudet av rotorn från en helikopter. Den dök upp från ingenstans. Och då den anlände förde den med sig en livsanda som på en gång blåste bort den iskalla tjutande andedräkten från dödens käftar. Räddningen! Den glädje som nu tände männen är svårt att riktigt fatta för dom som aldrig upplevt något liknande. Man vinkade och skrek. Sakta firades räddningswiren ned. Fleming hissades upp till säkerheten. Wiren skickades ned en andra gång och nu var det Bartletts tur. En holländsk jagare plockade upp dom tre andra

Så slutade tävlingen för Trophy och hennes besättning. Ett öde bland otaliga andra i Fastnet Race 1979.



DECEMBER 1979

49

JANUARI 1980

1

Söndagen 6. Julgransplundring i klubb
huset kl 14 00

Måndag 10 Styrelsemöte

50

2

söndagen 16. Julpyssel i klubbhuset kl 14

51

3

19-20/1 Kurs i Södertälje för nybörjar
instruktörer

52

4

25-26/1 Mätningkurs steg 1 i Oxelösund

