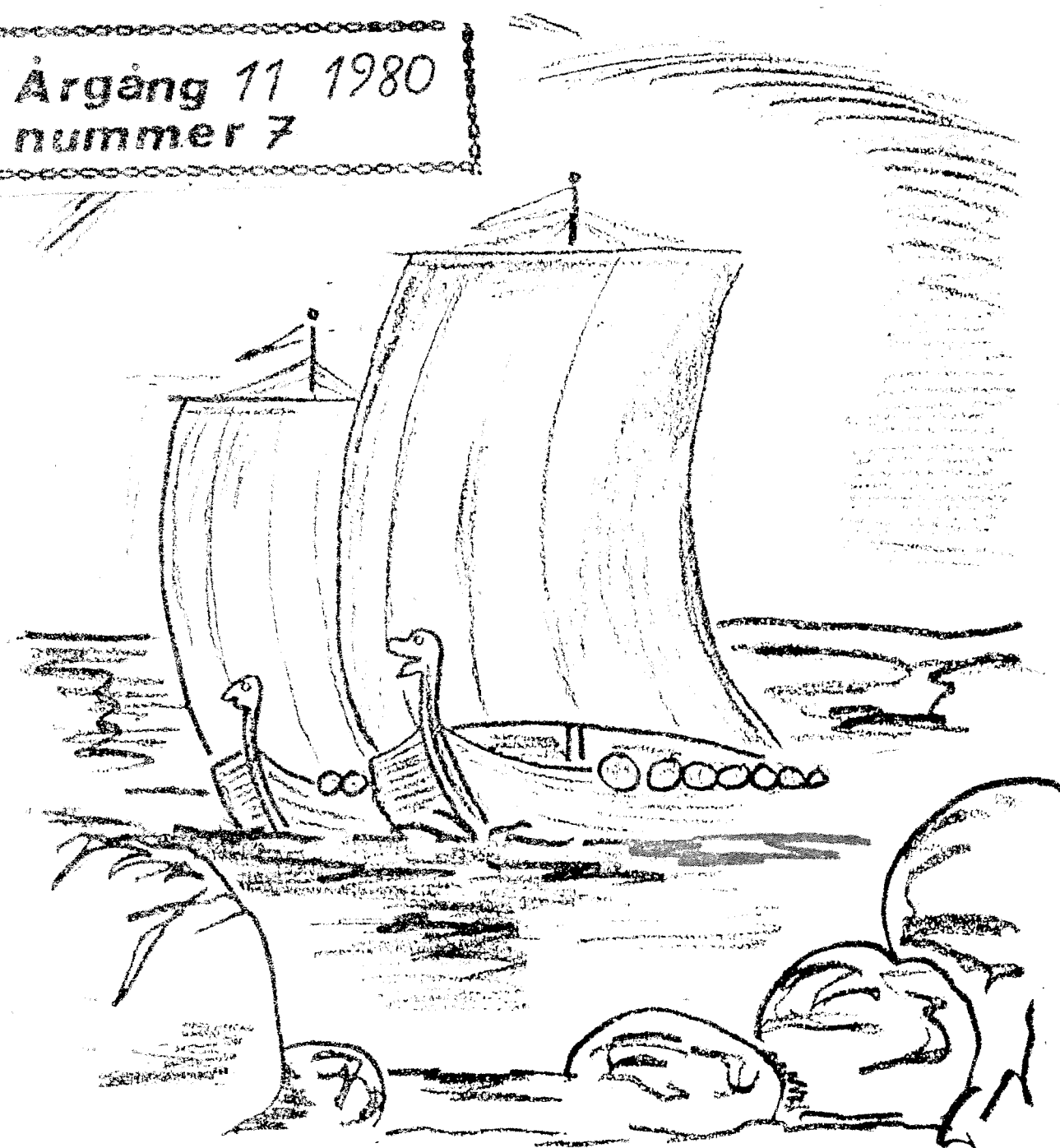


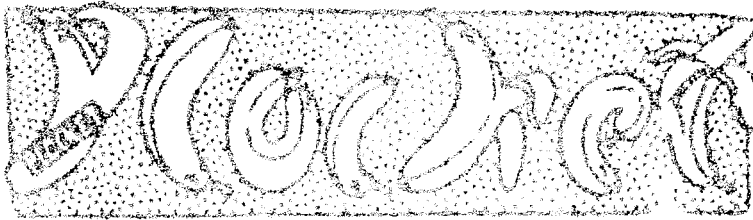
OX  
SS

oxelösunds  
segelsällskap

POSTGIRO 16 44 74-9

Årgång 11 1980  
nummer 7





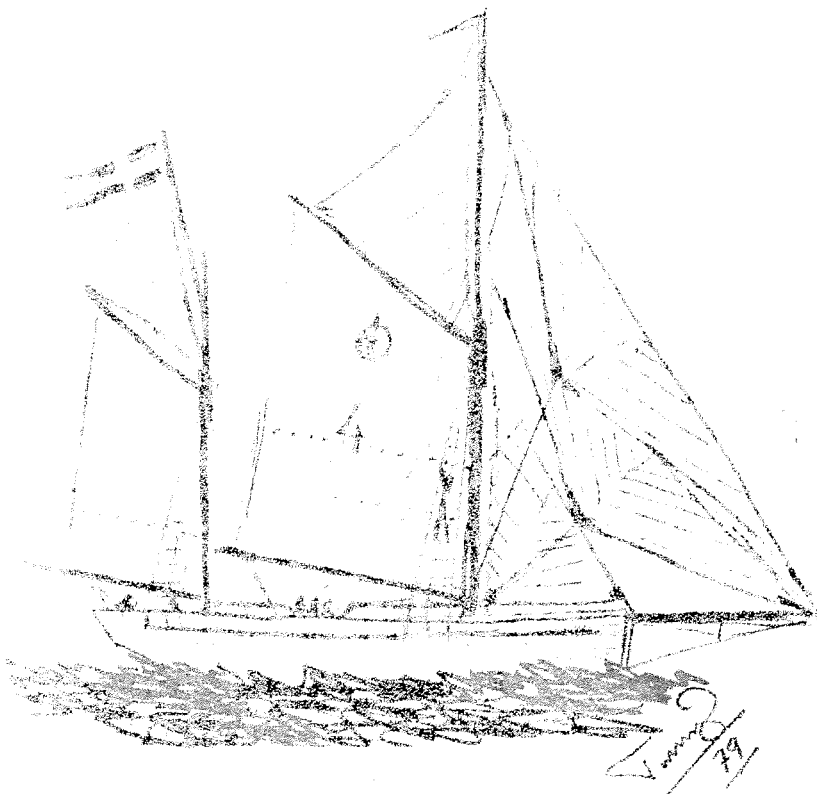
NU GOTTE FOLK FINNS DET EN HEL DEL DATUM ATT HALLA REDA PÅ  
29 nov kl 19 00 ÅR DET ÅRSFEST UTE I KLUBBHUSET. ANMÅL ER SENAST  
24 nov kl 21 00 TILL SIV: 32509 ELLER SVEN ANDERS: 30737

DEN 13 december FIRAR VI LUCIA SAMT JULPYSSLAR SE INBJUDAN  
6 januari 1981 INLEDS ÅRET MED STOR JULGRANSPLUNDRING.

DET MESTA I DET HÅR NUMRET ÅR GAMMAL SKÅPMAT SA NU MÅSTE REDAKTIONEN  
HÅ IN LITE FÅRSKT MATERIAL, NÅGOT MÅSTE VÅL HÅ HÅNT SOM NI KAN SKRIVA  
OM.

ETT DATUM SOM JAG HÅLL PÅ ATT GLUMMA ÅR DEN 8 december. DÅ ARRANGERAR  
SÅX-OXSS EN GLIMT I VINTERMÖRKRET: DALARÖ -VÅSTINDIEN HUR LÅTER DET

PÅ ÅTERHÖRANDE THORE



KONTAKTA: ANNIKA BOBERG 359 54  
YVONNE CARLEN 233 24  
ANNELIE ERIXON 31918  
GUN-BRITT FAHLEN 367 53  
THORE FORSMAN 34098  
TOMMY KARLSSON 355 88  
CHRISTINA TENGROTH

Hej alla ungar, föräldrar, släktingar och vänner!

I år träffas vi den 13 december kl 14 för att julpyssla och fira Lucia.

Cranen ska kläs, kanske behövs nya grejor till den. Kommer ni ihåg väggbonaden "Julbåten" som lottades ut på julgransplundringen? Mammorna och tjejerna hade gjort den. Nu är det pappornas och killarnas tur. Så hoppas vi att få se en lång rad med lucior och stjärngossar och tomtar. Alla som vill får vara med i jultåget.

Ta med er fika och gärna material till väggbonaden ( tygrester, kottar, tomma toarullar, osv) och var hjärtligt välkomna!

På Trettondagen den 6 januari är det dags för **J U L G R A N S P L U N D R I N G**

Anmäl er senast den 4 januari till **EBBE Kronhelm 34003**

**GUN Gederbaum 32514**

Ca 15 kr/familj för fika och påsar till barnen.

#### PÄMINNELSE

29 nov kl 19 00 **ORDNAR OXSS PROGRAMKOMMITTE** ÅRSFEST UTE I KLUBB-HUSET. DET ÄR ER DET BEROR PÅ OM DET SKALL BLI MERA LYCKAT AN FÖRRA ÅRET SOM VAR EN STOR SUCCE.

**JERRY GREENS** KOMMER ATT SPELA. EN KÄND OXSS: are **LEDER ALLSÄNGEN**  
MAN ANMÄLER SIG ABSOLUT SENAST DEN 24 nov kl 21 00 till **SVEN-ANDERS**  
ELLER SIV TEL: 307 37 e1 325 09

KOSTNAD 50 kr/person **BINDANDE ANMÄLAN**

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA

**SIV ANDERS ASA och ÅKE.**

## DALARÖ - VÄSTINDIEN

VARJE SEGLARE GÅR OCH BÄR PÅ DRÖMMEN OM DEN RIKTIGT LÅNGA SEGLINGEN.

OLOF HEDENGREN BERÄTTAR SAKLIGT OCH MEDRYCKANDE OM HUR MAN PLANERAR OCH GENOMFÖR SITT LIVS LÅNGSEGLING MED HJÄLP AV EN VANLIG HAVS-KRYSSARE (SHIPMAN 28) OCH NORMALA KUNSKAPER I SEGLING OCH NAVIGATION

HAN BESKRIVER DET VIKTIGASTE OM BÅTEN OCH UTRUSTNINGEN, EKONOMIN SÄKERHETEN, NAVIGATIONEN, FORMALITETERNA OCH MYCKET ANNAT.

MEN DET HANDLAR OCKSÅ OM HANS EGEN 8-MÅNADERS SEGLING FRÅN DALARÖ ÖVER ATLANTEN TILL SEGELPARADISET VÄSTINDIEN - OM HANS UPPLEVELSER OCH ERFARENHETER FRÅN DEN 8 000 SJÖMIL LÅNGA FÄRDEN.

NÄR TÄNKER DU KASTA LOSS?

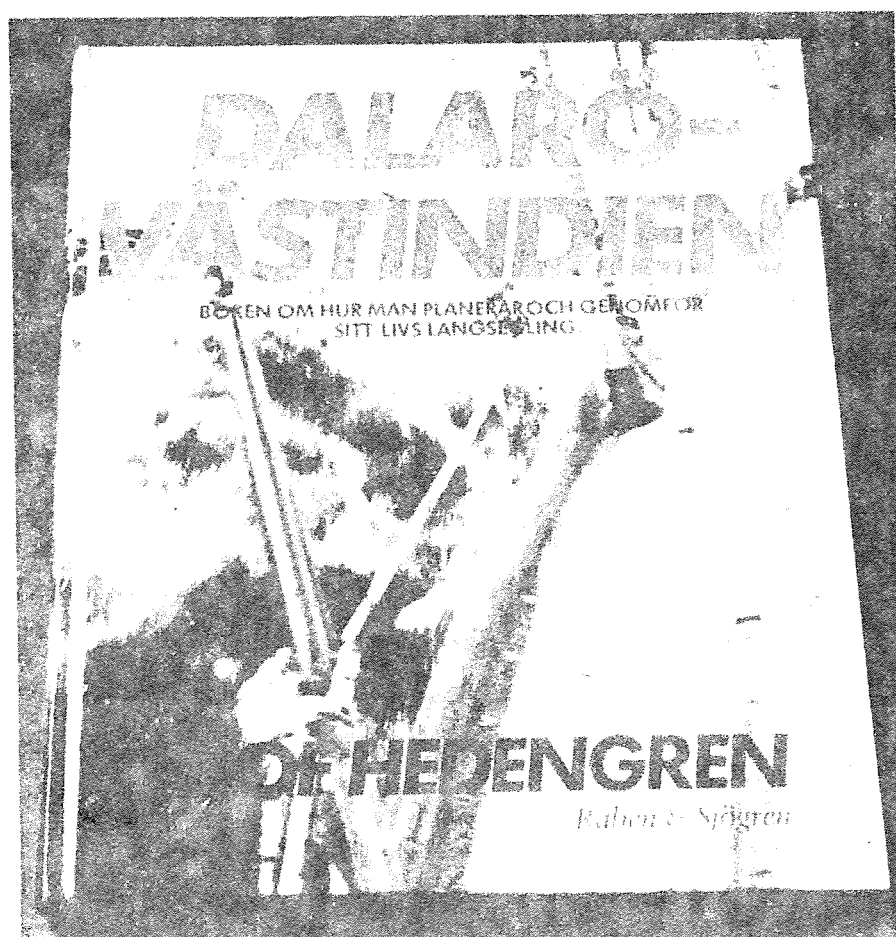
TID: MANDAGEN DEN 8 DECEMBER KLOCKAN 19 00

PLATS: OXSS KLUBBHUSET ÖSTERSVIKEN

PRIS: 10 KRONOR INKL. KAFFE

VALKOMMEN!

SXK SÖRMLANDSKRETSEN / OXSS

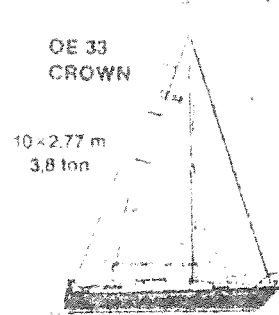
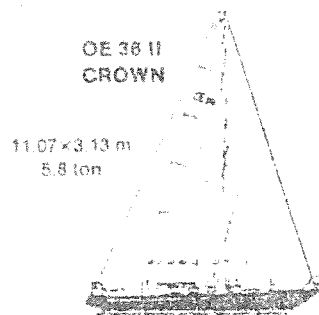
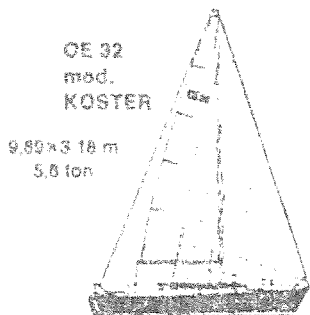




613 01 OXELÖSUND  
S:Å OXELÖSUNDSV. 4, BOX 72  
TEL 0155 - 317 40

STOR SORTERING AV GULD OCH SILVERSMYCKEN;  
PRESENT ARTIKLAR OCH IDROTTSPRISER.  
OMARBETA ERT SKROTGULD HOS OSS TILL  
MODERNA SMYCKEN;  
ALLA SLAGS REPARATIONER HAND OCH MASKIN-  
GRAVYRER UTFÖRES.

## BYGG SJÄLV DIN OLLE ENDERLEIN-båt



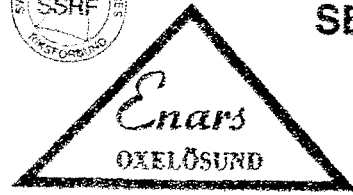
SJÄLVBYGGE under fackkunnig ledning och 80 tim arbetshjälp 1/2-, 3/4- och HELFABRIKAT  
Ring 0155-356 80 eller 321 06 AB SUNDSÖRS BÅTBYGGERI Verkstadsgatan 22 613 00 Oxelösund

# Hej!

NU ÄR DET TID LÄMNA IN SEGLEN  
FÖR ÖVERSYN ELLER REPARATION.  
KANSKE EN NYINVESTERING?  
KOM UPP NU - I VÅR ÄR DET TRÄNGT OM TID.



SEGEL tillverkade i  
OXELÖSUND av ENARS.  
kan man välja BÄTTRE!



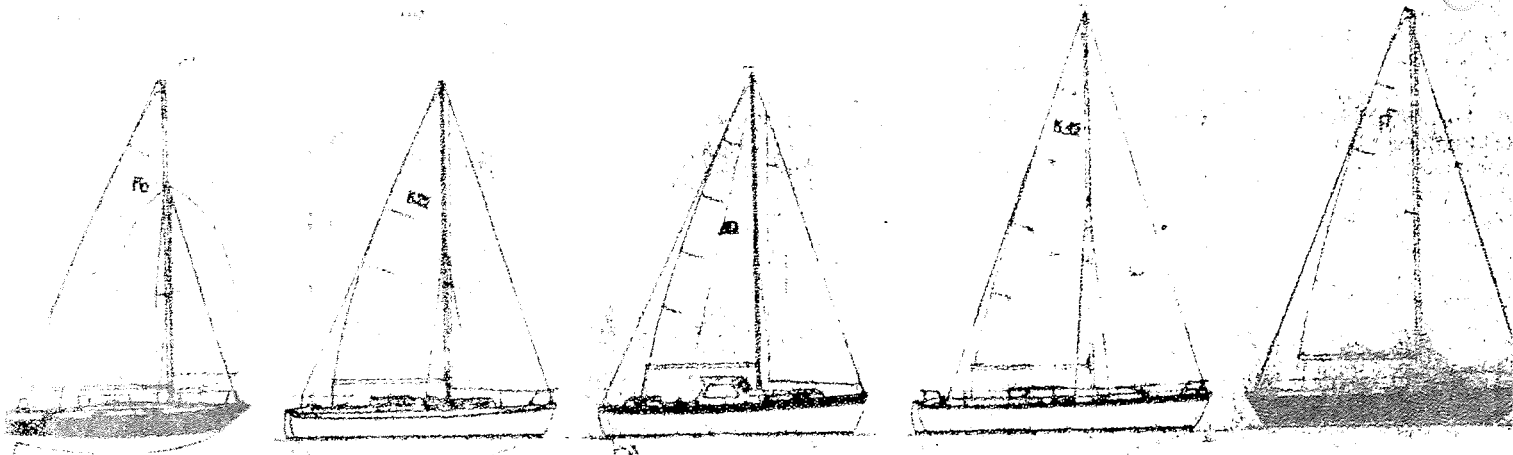
## SEGELMAKERI

YACHTSEGEL  
KAPELL - DYNOR  
SPRAYHOODS

MASTVÄGEN 19 - TEL. 0155-31550

Vi söker kompromisslöst på en kvalitet som är unik. Med kvaliteten menar vi nämligen inte bara en snygg kvadrering. Framför allt tycks vi att kvaliteten är sådant som i ex en väl genomtänkt konstruktion av en utbildad konstruktör, kraftigt byggda (bensinutsläppta) akror (och däck mm), köllkonstruktioner som är utformade att hålla för grundstämningar även i full fart, ordentliga rigg-fästningar samt välkonstruerade, korrosions- och snöskada-båtar.

Många Atlantsegelare har valt någon av våra båtar. Många som besöker oss får sig hur en segelbåt bör vara byggd. Om Du funderar på att köpa segelbåt - börja med att besöka oss. Vi ger Dig en stunds värdefull teknisk information och berättar också på ett enkelt och tydligt sätt om de olika finansiella lösningarna samt hur Du genom egna arbetsinsatser kan få ner köpkostnaderna till ungefär halva färdigpriserna. Kontakta oss och bestäm sin tid. Välkommen!



**FURIOSO**

7,65 x 2,67 x 1,36 m  
4 köjer, 26,5 kvm

**ALLEGRO 27**

6,03 x 2,76 x 1,25 m  
5 köjer, 28,5 kvm

**ADAGIO**

6,15 x 2,80 x 1,25 m  
6 köjer, 28,5 kvm

**ALLEGRO 33**

8,21 x 3,33 x 1,30 m  
7 köjer, 40 kvm

**FORTISSIMO**

10,00 x 3,00 x 1,45 m  
8 köjer, 48 kvm

**NORLIN MARIN**

Box 225  
61101 NYKÖPING  
Tel. 0155/35540

TILL SALU:

50 m<sup>2</sup> spinnaker, radialhead till Accent, seglad endast 4 gånger, som ny.

Kontakta: Benny Johansson 346 17

TILL SALU:

1 st motor bensin, 20 hk.  
vikt 57 kg. Körd 19 tim Som ny.

Kontakta: Ralf Gunnarsson 363 09

TILL SALU:

1 st foldingpropeller

13 x 10 Vänster

Tel; 363 09

TILL SALU:

1 st rostfri tank 100 liter

Kontakta: Ralf Gunnarsson

TILL SALU:

1 st propeller 2 blad fast

13 x 11

Tel: 363 09



DE TIO MILJÖVETTSREGLERNA FÖR BÅTFOLK

1. Värna om djur- och fågelliv. Var extra försiktig under vår och försommar.
2. Bryt inte grenar från växande träd och buskar.
3. Respektera andra människors anspråk på ostördhet och avkoppling.
4. Elda inte om det finns risk för brand eller skada på berghällar, mark eller växtlighet.
5. Ta med dina sopor hem om sopbehållare saknas eller redan är fyllda. Släpp inte avfall i vattnet.
6. Använd i första hand iordningställda toaletter vid naturbehov. Gräv i annat fall ned latrinet ordentligt.
7. Håll alltid husdjur under ordentlig tillsyn. Hunden måste vara kopplad 1 mars-20 augusti.
8. Åk inte vattenskidor i närheten av badplatser eller andra båtar.
9. Rapportera om oljeutsläpp, drivtimmer eller andra risker för miljö och sjötart.
10. Hjälptill att värna om allemansrätten. Visa hänsyn- följ dessa regler.

11 okt 1980

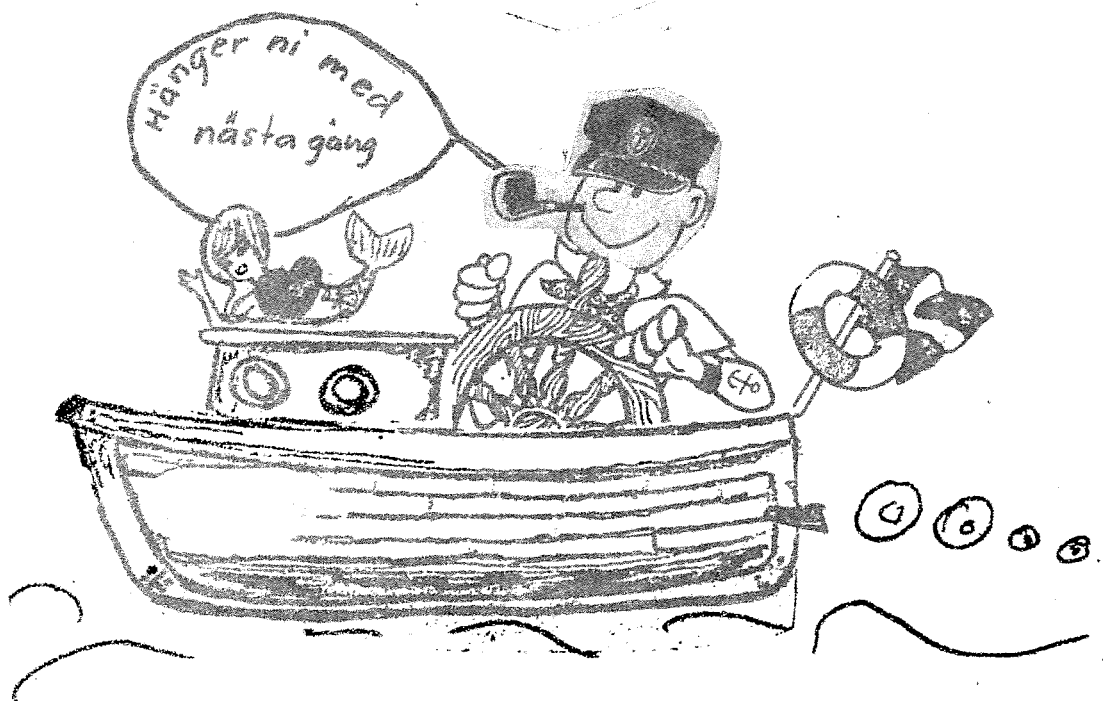
Herr Redaktör!

Kl 9.00 stannade tre bilar vid vårt frukostställe vid Vrångsjön. Ut ramlade en massa folk med rygsäckar och började trava Sörmlandsleden. Att de var seglare såg man genast. Kryssade fram och tillbaka över stigen, fyllande stora påsar med svamp. Mannen längst fram i tåten känner vi väl sen förut. Stig W Karlsson heter han. Han hade svårt att hålla ihop gruppen, men ibland stannade alla och han berättade om naturen och gamla sägner i bygden. Vi följde ~~hitt~~ efter och lyssnade. Tre ungdomar från Norrköping hade övernattat vid sjön Lilla Göljen efter att ha klafsat tvärs över mossen, då vi stått med hjärtat i halsgropen. Tala om tur! Stigs gäng gjorde också fikapaus vid sjön och brände korv, så vi hann äta lite. Så larvade de vidare, en med ett blött, lerigt byxben. Upp på "Plågostenen" kartade de allihop och såg oss nästan. Sen vågade vi inte följa efter längre. Resten av vägen går över många kalhyggen och bonden vid Holmtorp ska vi ta oss i akt för. Snart är det X älgjakt. Men de kom nog hem för kl. 16 var bilarna borta. Vi undrar nu: var detta en testvandring? Kommer det att upprepas och i så fall när??

Tre älgar

Svar: Ja!!!! Det var en skön promenad i disigt väder. Vi kom hem med 20 liter trattkantareller och många fina, roliga bilder i kameror och i minnet. Kanske en vår och en höstvandring?

En som var med





Höstmöte

1980-10-29

1

## § 1

Mötets öppnande

Håkan Bergquist öppnar mötet och hälsar ett 60-tal medlemmar välkomna.

## § 2

Mötesordförande sekreterare

Håkan Bergquist utses att leda höstmötet med Eva Asthage som sekreterare.

## § 3

Protokolljustering

Rolf Lundqvist och Roger Eriksson utses att justera dagens protokoll.

## § 4

Rapporter från sommarens aktiviteter

Conny Adolfsson rapporterar från sommarens gästbåtsverksamhet som även detta år slagit nytt rekord, 608 uthyrda båtplatser från midsommar t o m första veckan i augusti.

Bengt Ögren meddelar att sommarens seglarskola har haft 121 deltagare och att instruktörerna gjort en mycket god insats. Seglarskolan har följts upp av onsdagsseglingar där föräldrar har hjälpt till som funktionärer.

Sommarens seglarläger lockade 25 deltagare och som ledare deltog bl a seglarskolans instruktörer.

Håkan Bergquist rapporterar från OS-kvalet och X:e Distriktets Mästerskap för starbåt där 38 båtar med svenska seglareliten ställde upp och där ett antal funktionärer gjorde en god insats. C:a 50.000 kr omsattes vid detta arrangemang.

P O Gustafsson rapporterar från klubbens jolleverksamhet där man seglar laser, E-jolle och optimistjolle och under säsongen deltagit i ett antal kappseglingar i Oxelösund och i regionen.

## § 5

Prisutdelning

De främsta i varje klass vid årets tisdagsseglingar hämtar sina priser med P O Gustafsson (jollar) och Håkan Bergquist (kölbåtar) som prisutdelare.

§ 6

1981 och 1982 års kappseglingar

Under tiden 3 - 5 juli 1981 kommer SM för IF-båtar och Rival 22 att anordnas i Oxelösund.

För 1982, då OXSS fyller 20 år, planerar kappseglingssektionen att arrangera SM för 5 - 6 olika kölbåtsklasser.

Jollesektionen planerar arrangemang av regionkval 1982.

Henrik Blomé ställer frågan om det går bra att segla IF och Rival 22 på samma bana, vilket planeras för SM-seglingarna. Ralf Gunnarsson besvarar frågan med att kappseglingssektionen bedömer att det skall fungera bra med samma bana samt att resp klassförbund godkänt denna seglingsform. Håkan Bergquist lovar dock att styrelsen skall framföra tveksamheten till kappseglingssektionen.

Håkan Bergquist meddelar också att det inkommit förfrågan från Starbåtsförbundet om OXSS kan åta sig att arrangera SM 1982 och/eller EM 1984. Förfrågan är under behandling i kappseglingssektionen.

§ 7

Avslutning

Ordföranden avslutar höstmötet och tackar för visat intresse samt påpekar att det återstår två punkter på dagordningen, filmförevisning samt ärtsoppa med punch.

Vid protokollet

Eva Asthage

Justeras

Rolf Lundqvist

Roger Eriksson

## Fastnet Race 1979.

Denna rapport har sammanställts av Gustav Plym på uppdrag av SSF:s Havskappseglingskommitté. Den avser endast den svenska eskadern och är interimistisk i avvaktan på RORC:s slutrapport. Den bygger på redogörelser lämnade vid en sammankomst med representanter för besättningarna på Midnight Sun, Carat, Travel och Skidbladner samt separata redogörelser från Big Shadow och Gorm. Samtliga redogörelser finns bevarade på band.

### I. Sammandrag av redogörelserna.

#### 1. Big Shadow.

16-1700-måndag 13/8 fick man per radio stormvarning för 8-9 Beaufort "gusting to 10". 2100 gick man för genus 1 och full stor. Då började vinden öka och 2300 gick man direkt ner till genus 3 och 3 rev i storn. Rundade Fastnet ca 0130. Seglade sedan under enbart genus 3 och 0900 tisdag bröts hjärtstocken i en surf och en broach. Man upptäckte att man med ett stagesegel i sjön efter båten bogserat med 2 linor till ett horn på seglet tagna in till skotvinscher över block på aktern kunde nödtorvligt hålla båten på kurs under stormflock. Efter ca 1 dygn var man vid Silly Isles och fick hjälp i hamn av ett krigsfartyg.

#### 2. Midnight Sun.

2230 måndag gick man i 12-15 m/sek under spinnaker och full stor och skiftade till genus 3. Vinden friskade snabbt och man bärgade storn då man var rädd om masten som fått en knäck vid däckets under en hård Solentsegling. Rundade Fastnet 0030 och seglade sedan under genus 4 till den 1030 blåste ur profilen. För ett vila besättningen seglade man sedan för riggen i ca 4 timmar och satte ca 1300 genus 3 och full stor.

3. Carat. Fick BBC stormvarning 1600 och hårt väder 2300. Gick först ner till genus 3 och 1 rev i storn och bärgade storn 2400. Hade svårt att ligga upp Fastnet på grund av avdriften (uppskattades till 15°). Rundade Fastnet ca 0300. Gick större delen av vägen till Bishop för stormflock men man anser efteråt att man kunde ökat segel ca 6 timmar tidigare än man gjorde. Efter Bishop minskade vindstyrkan snabbt.

#### 4. Travel.

Fick stormvarning ca 2200 för 7-8 Beaufort ungefär samtidigt som det började blåsa mycket hårdare. Gick ner till genus 2 och 1 rev i storn men när man skulle skifta till mindre försegel skörades genuan och övre delen av seglet satt kvar i profilen till väders. Man kunde sedan inte föra annat stagesegel än stormflocken förrän vinden mojnade så mycket att en man kunde gå till väders. Hade inga direkta svårigheter och 1700 tisdag kunde man sätta full stor och spinnaker.

### 5. Gorm.

Man fick måndag em en stormvarning för 5-8 Besufort. Vid 21-tiden blåste det ca 15 m/sek och under Starcut fick man några broacher och gick ner till genua 3. Vinden ökade hastigt och ca 2200 bröts mesten strax över fästet till backtagen och inre förstaget. Man hade fått en spricka i masten på det stället under Gotland Runt som reparerats och som höll i 30 m/sek i Solent. Masttoppen blev hängande och surrades till undermasten med storseglet och ett backstag.

Man fick loss profilen från stäven och fick ut den och genua som drivankare akter. Man avsåg att driva i nordlig kurs mot Cork men man hade endast översöglingskort och inga speciålar för Irland. Vid midnatt förlorade man drivankaret och riggade ett nytt av storseglet plus genua 2. Man fick ner farten till ca 1 knop och räknade nu med att kunna rida ut stormen till sjöss. Man lyckades med radiopajlen bestämma en ungefärlig position och fann att <sup>man</sup> låg betydligt mer ostvärt än man räknat med. Planen blev nu att föreöka runda Irlands sydöstra udde <sup>w</sup> inneför Tuscar Rock och nå antingen Roslare eller Wexford. Det blåste fortfarande mycket hårt men sjön var något mindre och man lyckades få upp stormflocken. Med hjälp av denna, motorn och gott sjömanskap tog man sig utan hjälp in till Roslars.

Gorm siktade ett fartyg och några oljeborrstorn och sände upp nödraket och visade bloss i första hand för att bli rapporterade till sjöräddningen men utan påvisbart resultat. Senare gick ett fartyg upp till dem och erbjöd bogsering mot ersättning men man ansåg sig inte då behöva den hjälpen. Man noterar som märkligt att man ingenting såg av det stora räddningspådraget men förmodar att det berodde på att man låg så långt nordostvärt.

### 6. Skidbladner.

Hon är en standard Ballead som seglats ca 15000 M. En noggrann kontroll av skrov och däck gjordes före avfärden från Sverige. Vid seglingen till England fick man svårt väder på Nordsjön och diverse haverier som reparerades före fastnet. Det hårda vädret i Racet fick <sup>på man</sup> ca 30-40 M efter Lands End. Man seglade först under genua 3 och 2 rev i storn. Efter hand som vinden ökade tvingades man ner till stormflock. Man såg nödraketer och fick kontakt med en  $\frac{1}{2}$  tonnare som förlorat rodet men hade inga möjligheter att vara till hjälp. På tisdagmiddagen bedarrade vinden ner mot stormstyrka men sjön blev svårare. Skidbladner låg för drivankare på stäven och slogs runt 360°. En ruta i ruffen slogs ut av något föremål inifrån. Mycket vatten kom in och medan man hade rufflucken öppen för läsnings slogs båten ner till 120°. Man <sup>o</sup>btvivlade nu att man skulle kunna hålla båten flytande och gick i livflotten och bärgades av en helikopter efter ca en  $\frac{1}{2}$  timme.

Man fick den uppfattningen att Skidbladner sjunkit men i själva verket bärgades båten efter stormen innan den gått på land.

Bror Malmström har för Skandias räkning besiktigat båten efter bärgningen och funnit att skrov och rigg, liksom inredningen <sup>var intakta</sup> midskeppsmeden inredningarna i för och akterskepp är praktiskt taget söndermulade. En kopia av Brors Malmströms rapport kommer att bifogas denna rapport.

## II. Sammandrag av kommentarerna.

### 1. Stormvarningar.

Något skepparmöte med långtidsprognos för vädret ordnades inte i Cowes och deltagarna hade endast BBC:s sjörapporter att förlita sig till. Stormvarningar på måndag em och kväll har uppfattats av de flesta båtarna men ingen var beredd på det intensiva oväder som drabbade hela eskadern. Det förefaller ofrånkomligt att ovädet måste ha föregåtts av ett mycket snabbt barometerfall men om båtarna haft barometrar och tagit varning av detta förhållande framgår inte av de lämnade rapporterna.

### 2. Revning.

Båtarna hade som regel bara en revbrook iskuren i storn och även i de fall när man haft klenare linor i satta till de övriga reven var det svårt att få i brookarna utan att bärga storn helt eller delvis.

### 3. Sjösjuka.

Denne har naturligtvis i olika grad nedsatt besättningens styrka - från nästan inte alla till att på en båt 2/3 av besättningen var utslagen. I ett fall rapporteras att en man var i så dålig psykisk kondition att han måste hållas lynch i kojen med hjälp av sömnmedel. Sjösjukemedel av olika slag prövades men utan nämnvärt positivt resultat.

### 4. Rädsla.

Ombord på en båt sa någon när det var som värst: "Den som inte är rädd när det är så här, han är inte klok." Det visar att havskappseglarna förstår att leva med sin rädsla och att galghumorn är en god medicin i kritiska lägen.

### 5. Förfyllning.

Förfyllning av sittbrunnarna var naturligtvis vardagsmat. På den minsta båten var man betänksam på grund av trimändringen och på alla båtar har noterats att man tycker att brunnarna töms för långsamt genom avloppen.

### 6. Länspumpar.

Från flera båtar har noterats att det varit svårt att i detta väder

använda länspumparna i sittbrunnarna och man anser att en fast länspump med stor kapacitet som kan användas när luckorna är stängda borde finnas som standard.

#### 7. Läckage.

Det har varit betydande läckage på de flesta båtar från sittbrunnarna vid luckorna och genomföringar av olika slag (motorreglage mm).

#### 8. Sjöstuvning.

Behovet av omsorgsfull stuvning i hårt väder blev aktuellt på de flesta båtarna. Kringflygande föremål i inredningarna visade sig kunna vara farliga projektiler och risker för skador både på båt och besättning förelåg. På en båt förlorades i en överhalning båda ficklamporna som förvarades i sittbrunnen i särskilda fack.

#### 9. Drivankare.

Ett särskilt sådant fanns bara på en båt men behovet av drivankare tycks även på andra båtar väl kunna fyllas med hjälp av segel som bogserades i vattnet akter om båten.

#### 10. Säkerhetsutrustning.

Skidbladner hade bekymmer med sin livflotta då man fått instruktioner för utlöeningen som gällde för en annan flotta. Vidare skulle botten och tak fyllas med hjälp av en bälg men flotten kantreds vid sjösättningen och bälgen förlorades. Man lyckades med lungorna nödortfigt blåsa upp taket men inte botten.

Man hade också besvär med nödreketer och nödbloss därför att det inte fanns standard på utlöeningarna som gäller för alla fabrikat.

Säkerhetsseglarna lämnade mycket öyrigt att önska. Bl a gled läsebelagen på bältena runt livet och krokarna rätade ut sig. Mantågen var också vanligen för klena när flera besättningsmän fäst sina seklar i samma mantåg och spolades i väg av en inbrytande sjö.

Risken för snabb försiitning bör också uppmärksammas.

#### 11. Vindstyrka och sjö.

Vindmätarna på båtarna är som regel graderade till max 60 knop = 30 m/sek och det noterades att visaren i flera timmar stod spikad på detta maxvärde. Vindstyrkor på 29-33 m/sek räknas som evår storm och över 33 m/sek som orkan. Sjöförhållandena försvårades av att vinden utan att mörka i styrka vred från SV till NV. De svåraste sjöförhållandena rapporterades när vindstyrkan började bedarra ned mot storm (25-28 m/sek).

#### 12. Radio.

Det kunde noteras att kommunikationsradio måste vara av hög standard för att vara till nytta under de rådande förhållandena.