

# FRAM MOT FRANKRIKE

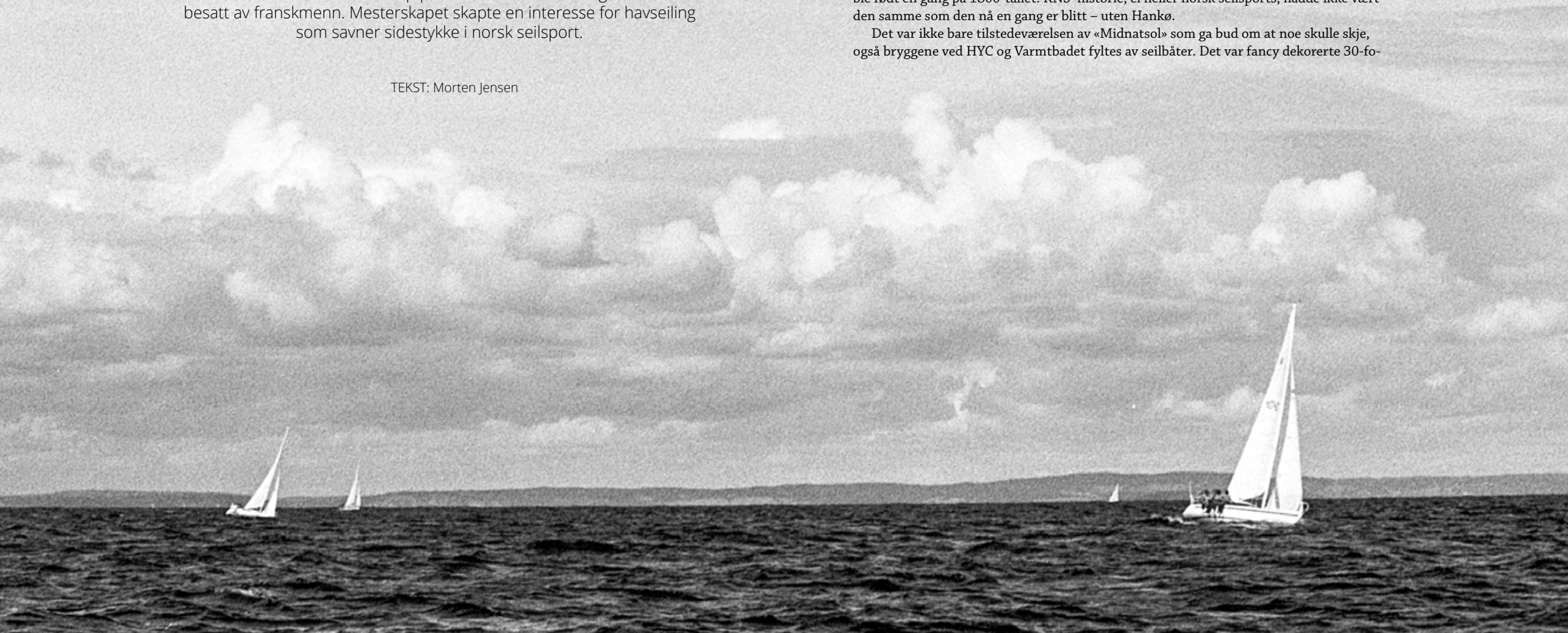
Daværende kronprins Harald og hans «Fram VIII» spilte den norske hovedrollen under Half Ton Cup på Hankø i 1983. De øvrige rollene var besatt av franskmenn. Mesterskapet skapte en interesse for havseiling som savner sidestykke i norsk seilingsport.

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, signalflegg 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 seilingsport på sett og vis ble født en gang på 1800-tallet. KNS' historie, ei heller norsk seilingsports, 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 maxiraterer 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 flåtilden 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 seilsporthistorien – 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 baneseilas, 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 tilærskomne 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 ny 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. Filmrullene der Whitbread-avskjeden var blitt forevige, 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?

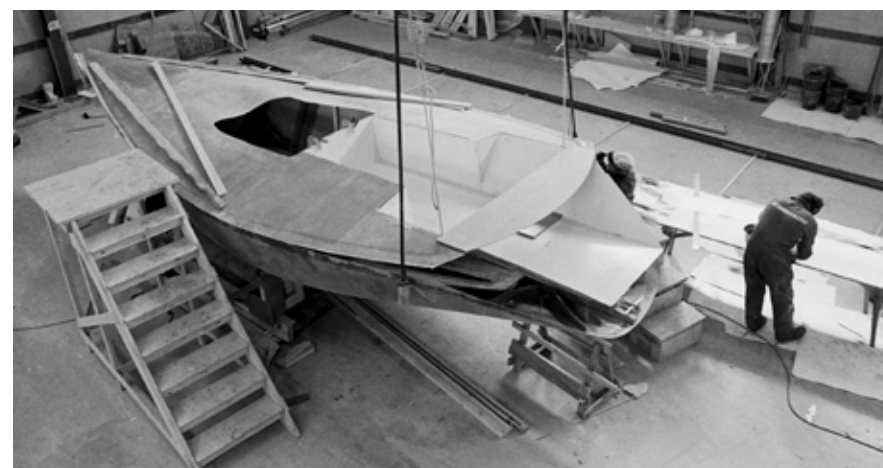
Vi begynte å drodle:

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 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 formidabile 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. «Felicia 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 senhøsten 1982 og startet igjen tidlig om våren 1983. Det var trening hver tirsdag og torsdag – og regattaer eller mer trening i helgene. Neppes 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

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

FOTO: S&B UKJENT



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



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 halvtonn-basillen. 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 Kjærulf 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 halvtonnen «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 Nivel. De hadde tegnet den greske båten «Atalanti II». Erland Raastad ga båten sin navnet «CoCo».

- Trekket 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 baneseilassene 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 havseilassen 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 seilassen nå ved enden av sin karriere som den aller tøffeste seilassen 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 dramatik. 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 klatrer 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 uttakingsseilassene foregikk under røffe forhold. I den ene baneseilassen måtte «CoCo» gjennomføre hele seilassen 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 tønne 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 cockpit 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», «Kjappot», «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 sønnnavind. 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 dyp 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 skjønnte 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 surfervillig 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 skrofasongen 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 bearbejdet 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 gjetting 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 nyskapingen 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 spesialvarsler 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 franskmenna 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 rundingen 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!

Erland 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 Nussy 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 bli 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. Lensetaket 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 rundingen, 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 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 rundingen 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 sønnavinden 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 svenskysten.



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 «Scillonina». 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 slippet 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 seierstrofeet.

FOTO: S&B UKJENT

NORSK PREMIE: Fram-laget var de eneste norske som fant veien til premiebordet i et ikke allfor 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.*

