

RAPPORT FRÅN S.O.R.C. 1976



Från slutet av januari till början på mars månad avgörs årligen en av världens hårdaste och största havskappseglingar i Florida i USA. Seglingarna som räknas som ett inofficiellt världsmästerskap heter SORC, vilket står för Southern Ocean Racing Conference (Circuit). Seglingarna startar i St. Petersburg och går via Miami för att avslutas på Nassau, Bahamas.

För ett år sedan föddes tanken att delta i SORC av min sväger Peter Norlin som till yrket är båtkonstruktör, och har ritat båtar som Scampi, Accent, Norlin 34, 37, 41 med flera. Han hade då ritningarna klara till en "One Ton" och anlätade Neglingevarvet utanför Stockholm att bygga båten. Båten som för ovanligheten i dessa dagar är byggd i mahogny tog ca 1 år att färdigställa av 3 båtbyggare. Båten som döptes till Agnes har följande mått: Längd: 11,20 m, bredd: 3,75 m, masthöjd: 15,25 m, förtriangel: 4,77m, Segelarea: 77 kvm IOR varav storseglet är 27 kvm och maxgenue 56 kvm och maxspinnacker 125 kvm.

Då seglingarna håller på i 6 veckor delades besättningen upp i 2 omgångar med ett gäng som seglade de 2 första seglingarna och ett annat som seglade de fyra avslutande seglingarna. Jag tillhörde besättningen i andra omgången och anlände till Miami omkring den 10 februari, då båten låg på andra plats sammanlagt efter 2 avverkade seglingar med rwsultaten 1:a och 4:a. Båten var utrustad med 16 olika segel sydda av Bob Burton på Horizon Sails i Stamford USA. Vidare var båten utrustad med alla tänkbara navigations- och vindinstrument. Den första seglingen jag deltog i hette Ocean Racing Triangel, vilken startade utanför Miami Beach och gick ut till en stor fyr rakt österut som heter Great Isack, och sedan tillbaka till fastlandet vid Fort Lauderdale och i mål utanför Miami Beach. Vi seglade i klass 3 där bara "One Ton" båtar deltog. Samtliga var nybyggen och ca 40 till antalet. Totalt deltog ca

90 båtar med klass 1 och 2. Vi vann emellertid seglingen med ca 10 minuter till godo på båt nr 2. Stämningen ombord på Agnes blev inte sämre av att vi förutom klassen även vann totalt (over all). Seglingen som gick i ganska lätt vind visade att vi saknade ett segel nämligen en genua 1 avsedd för lätt vind i gropig sjö. Vi beställde alltså en sådan vilken levererades på 4 dagar från Horizon Sails och visade sig vara ett perfekt segel. Som en parentes kan jag nämna att jag besökte detta segelmakeri innan återresan till Sverige. Seglen tillverkades efter att en mängd mått först körts i en datamaskin vilket var intressant att titta på. Nästa segling Lipton Cup slutade vi som 2:a i, vilket gjorde att vi hade en betryggande ledning sammanlagt. Emellan seglingarna hade vi möjligheter att se oss omkring lite med besök på olika platser utefter Floridas kust. Vi provade bl.a. på att segla Laser vilket var trevligt då det var gott om stora vågor att surfa på. Vi började nu närma oss starten för den längsta seglingen från Miami över till Nassau på Bahamas, vilket innebar förberedelser med båten, och viktigast av allt att navigatören gjorde klart med alla kurser. Att lägga ut kurserna innebar i bland vissa problem, då man har golfströmmen att ta hänsyn till. Vi hade emellertid otur från början och gick på grund redan på väg ut till starten men lyckades få hjälp i sista stund av en motorbåt som sedan släpade oss ut till starten. Vi hann precis fram till skottet och gjorde som vi själva tyckte en perfekt start. Efter ca 5 minuter ropade seglingsnämnden på radion att vi hade tjuvstartat vilket betydde att vi fick gå tillbaka och starta om ca 12 minuter övriga fältet. Detta betydde att vi aldrig fick kontakt med tätbåtarna, och då det hela natten blåste mellan 15 och 20 sekundmeter ren vind var avståndet från starten omöjligt att ta in. Under seglingen sjönk en klass 2 båt efter att mastfoten slagit hål i botten. Vi förlorade även hela vårt vindinstrument som blåste bort under natten. Blöta och trötta kom vi i mål som 9:a

vilket innebar att vi endast ledde med 3 poäng före båt nummer 2, som hette Silver Apple. Detta var en båt konstruerad av Ron Holland som tillsammans med Doug Peterson, German Frers och Peter Norlin tillhör de mest anlitade konstruktörerna i världen i dag. Inför den avslutande seglingen Nassau Cup som var ca 30 distans, ville Silver Apple till varje pris vinna över oss. För att försöka lyckas med detta anlitade man en av världens skickligaste rorsmän, nämligen Dennis Conner som 1975 korades till Martini & Rossi Yachtsman of the Year i USA. Han var annars rorsman på klass 1 båten Charisma, men då hon mastade av på seglingen över till Nassau var Dennis ledig för nya uppdrag. Långt innan startskottet gått inför sista seglingen började Silver Apple att ligga och slå på oss bevisligen för att psyka oss. Emellertid gick starten och efter ca 10 minuters segling i halvvind såg vi Silver Apple leda samtidigt som vi kunde räkna till ca 10 båtar emellan oss. Vi satte då en slörspinnacker och föll av för att sedan skära upp mot rundingsmärket, vilket visade sig vara rätt taktik då vi rundade som första båt, men endast en båtlängd före Silver Apple. En nervös och spännande sträckbög följde in i mål, men vi lyckades hålla undna och vann sista seglingen och därmed klassen totalt. Därefter återstod prisutdelning som förrättades av turistministern på Bahamas. Sedan återstod en underbar återsegling till Miami med diverse strandhugg på de Bahamiska öarna hela tiden med akterlig vind och i strålände solsken.

Som avslutning på resan flög några av oss upp till New York där vi besökte chefredaktören för tidningen Yachting som heter Robert Bavier Jr. Han tog oss med till New York Yacht Club som disponerade över en fastighet mitt inne i New York på 43 gatan. Detta var verkligen en upplevelse att få se. Hela huset var inrett som ett gammalt fartyg med America Cup pokalen placerad centralt i båtmuseet som för övrigt innehöll ca 5.000 båtmodeller av både gamla och nya segelbåtar.