



THE CLASSIC YACHT SYMPOSIUM, 11TH EDITION



23.3.2024 Helsinki Music Hall
12.00 p.m.—16.30 p.m.

Classic Yacht Symposium ordnades nu för elfte gången. För besökarna var det ett välkänt koncept, men med ett unikt innehåll. Det är väl det som gör att många deltagare kommer på nytt.

I år hade arrangörerna lyckats boka in en ”get together” tillställning på Stadshuset i det sk. Bockska huset på fredag kväll. Värddar var Juho Aho och Marja Nyfårs.

Det var för många en första gången upplevelse, mig inkluderad. Musikhuset hade dukat upp med en god salladsbuffé och vin därtill. Det var trevlig stämning och gästerna såg ut att trivas. (Bilderna nedan Erik Lähtenmäki)



Symposiumet i Musikhuset på lördagen 23.3.2024 i nedre våning var fullbokad, ca 350 personer. Under pauserna ordnades det förfriskningar i foajén och arrangörerna hade lyckats få lite rekvisita där i form av tidskrifter från Classic Boat 4/2024, Frisk Bris 1/2024 och Veneen Veistäjä. Därtill hade DN-seglarna hämtat en isjakt för påseende.

Eftersom vi var i Musikhuset passade det bra att arrangörerna bjudit in en kör. Grex Musicus, som med sina stämmingsfulla sånger inledde sessionerna.



Temat för i år var ”**Beyond Limits**”, som konferenciererna **Samppa Vilkuna** och **John Lammerts van Bauern** förklarade att meningen var att sammanknyta det faktum att den 37:de versionen av America’s Cup avgörs i höst och Cupen som fenomen är den äldsta segeltävling, som det fortfarande tävlas i. Båttyperna har med åren förändrats, men det har alltid gällt om en tävling mellan den tidens mest avancerade segelbåtar. Under seminariet presenterades den klassiska J-class segelbåten Shamrock V, kappseglingstraditioner, träbåtsbyggande, restaurering och legender i segelsport i form av familjen Logans och Henrik Ramsay. Därtill skulle våra olympiaseglare bilda en sorts kontinuitet i kappsegling. Hur väl lyckades dessa ambitioner?



“How to Win the Cup and How to Run a Syndicate”,

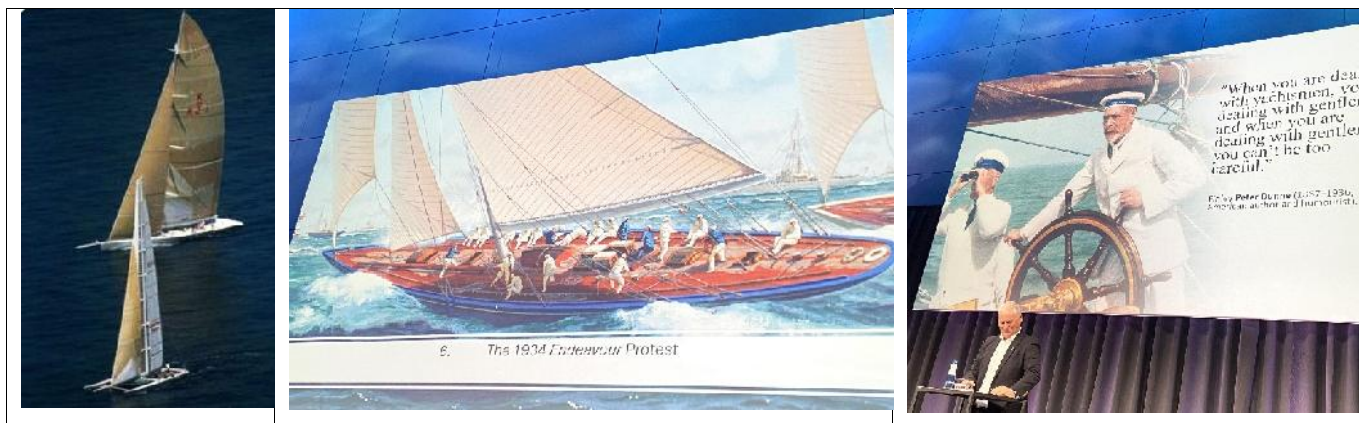
Dawn Rile hör de få personer som valts till både National Sailing Hall of Fame och International America’s Cup Hall of Fame. Hon representerade det fåtal kvinnor som deltagit i besättningen i America’s Cup uttagningstävlingar och som därtill seglat i Wheatbread Round the World tävlingen två gånger. Man kan med fog säga att hon nog lyckades få publiken entusiastisk och gav en bra inblick i vad som krävs för att nå toppen i kappsegling. Två exempel hon använde sig av för att poängtera ambitionens roll. För det första, när hon var ansvarig för America’s Cup kampanjen ”America True” för år 2000, valde de till designer Raleigh/Puch Yacht Design. De hade i den tidigare Cup-tävlingen designat One Australia 1995, som utanför San Diego i semifinalseglingarna brast i två delar och sjönk på två minuter. Då var det frågan om en relativt ny typ av båtar (IACC från 1992), som tävlade för andra gången. Hon motiverade det med att båten hade varit snabb och att de här killarna visste var belastningsgränsen går. Dessutom var de motiverade att göra sitt yttersta för att utveckla en snabb och tillräckligt stark båt. Enligt Dawn lyckades de bra, fastän det inte räckte till finalen. Det andra

exemplet var att personer, som är på toppen av sin karriär inte nödvändigtvis är det bästa alternativet i teamet. En som nästan når till toppen och nätt och jämt kan se över toppen är hungriga och motiverade.

One Australia 1995

Projektet kom att bli för John Bertrand hans sista America's Cup deltagande som projektledare. John Bertrands blev känd som rorsman för Australia II, som vann Cupen 1983 som första utländska båt.

En kul anekdot om One Australia, båten som sjönk. När båtbyggaren ansåg att man borde bygga in förstärkningar i längdled fick han svaret "du är inte anställd för att tänka utan för att bygga. Det var nästan slutet på en 3 miljoner \$ båt, den bärgades senare. Till saken hör att mastens tryck mot båtbottnen är 40 ton och kölen vägde 17 ton



“What makes the America’s Cup? – Bending the Rules for 174 Years” av Hamish Ross, hemma från Nya Zeeland och jurist till yrket. Han gav en intressant återblick till uppkomsten av reglerna i form av "Deed of Gift" från 1852, efter att amerikanerna vunnit den första Cup matchen i England 1851. Redan då behövdes tolkning av en advokat då engelsmännen ansåg att amerikanerna fuskat då de inte rundat fyren Nab Tower i öster. I banbeskrivningen fanns inget omnämmande, men i kappseglingar runt Isle of Wight var det kutym att runda den. Hamish nämner många andra tillfällen där jurister behövdes. Det kanske mest spektakulära fallet var när Nya Zeeland sponsrad av **Michel Fay** utmanade 1988, ett år efter den förra Cupen, med en gigantisk drygt 23 m lång enskrovsbåt. Tanken var att amerikanerna inte skulle hinna utveckla en motsvarande försvarande båt, men de svarade med att ställa upp med en katamaran. I de svaga vindarna utanför San Diego, som valts till banområde hade KZ-1 ingen chans. I reglerna fanns inte nämnt hurudan båt försvararna skulle segla. Nyzeeländarna hade antagit att de fick bestämma. Så har det fortsatt, men varje gång i domstolen får regelpaketet ett tillägg som gäller, enligt anglosaxisk domstolspraxis.



På klassens websida finns idag nio seglande J-klassbåtar, tre restaurerade och sex replika (nybyggda enligt ursprungliga ritningar). Ett häpnadsväckande uppsving för en klassisk klass. Nedan bilder från restaureringen och den färdiga båten. I motsats till tidigare år seglar man nu med handicap för att jämna ut egenskaperna hos de olika årgångerna av J-båtar

“Shamrock V – Back to Glory”, av Paul Spooner skeppskonstruktör (naval architect).

Shamrock V designad av **Charles Nicholson** var **sir Thomas Liptons** femte utmaning 1930, ett äventyr som börjat 1899 och som han förlorat varje gång. För Lipton var det inte frågan om kostnader, utan ära och business, men det är en annan intressant story. Försvarare var Enterprise med **Harold S. Vanderbilt** vid roret och som designer **Starling Burgess**. Det gick som tidigare, Lipton förlorade, men båten har överlevt till våra dagar.

Shamrock var designad till den nya J-class regeln. Paul Spooner har skött restaureringen av båten sedan 2022 i *Saxon Wharf in Southampton*. Enligt honom har det betytt 60 000 arbetstimmar. Med en medellön på 50£ och

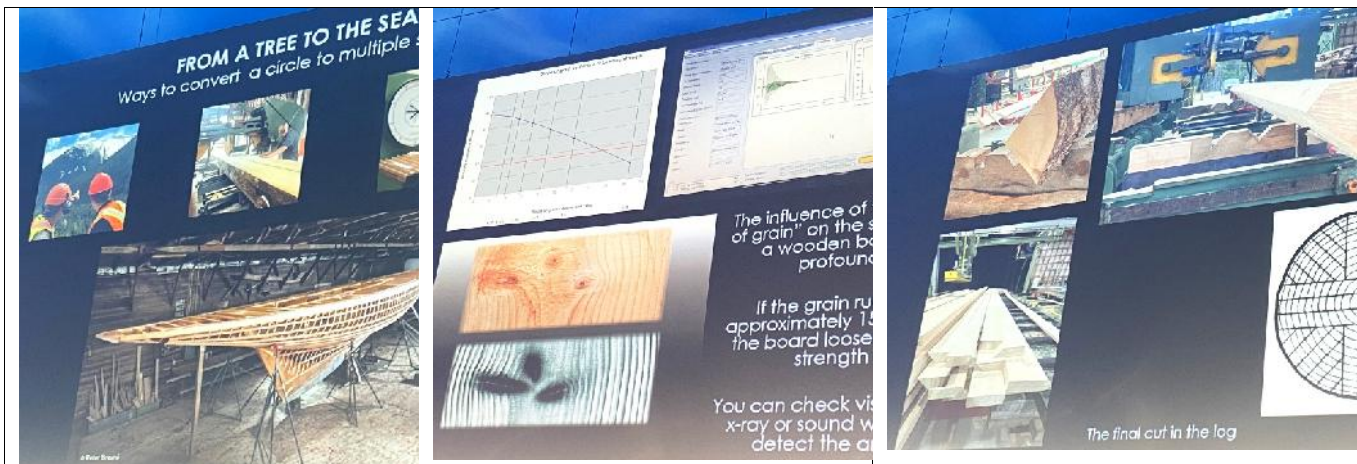
materialkostnader 1,5 ggr ger det en uppskattning på 4,5 miljoner £? Vem som är ägare till båten framgick inte. Tidskriften **Boat International** fick inte heller reda på det.

När man ser på bilder nedan, kan man bara ana sig till vilken upplevelse det måste vara att segla en sådan båt, med en segelyta på 756 m² på kryss och en spinnaker på 793 m² då båten väger 168 ton. Då ägaren vill ha modern komfort innebär det teknik som inte tidigare funnits (se bild 6 nedan). Dock fick de pruta på marmorutrustningen i badrummet. Resultatet blev att den flyter djupare än den tidigare versionen, men då vattenlängden blir längre och kölen ger en större rätande moment kunde segelytan ökas med 8%. Beräkningarna genom en 3D modell visar även att fartpotentialen ökat trots allt.

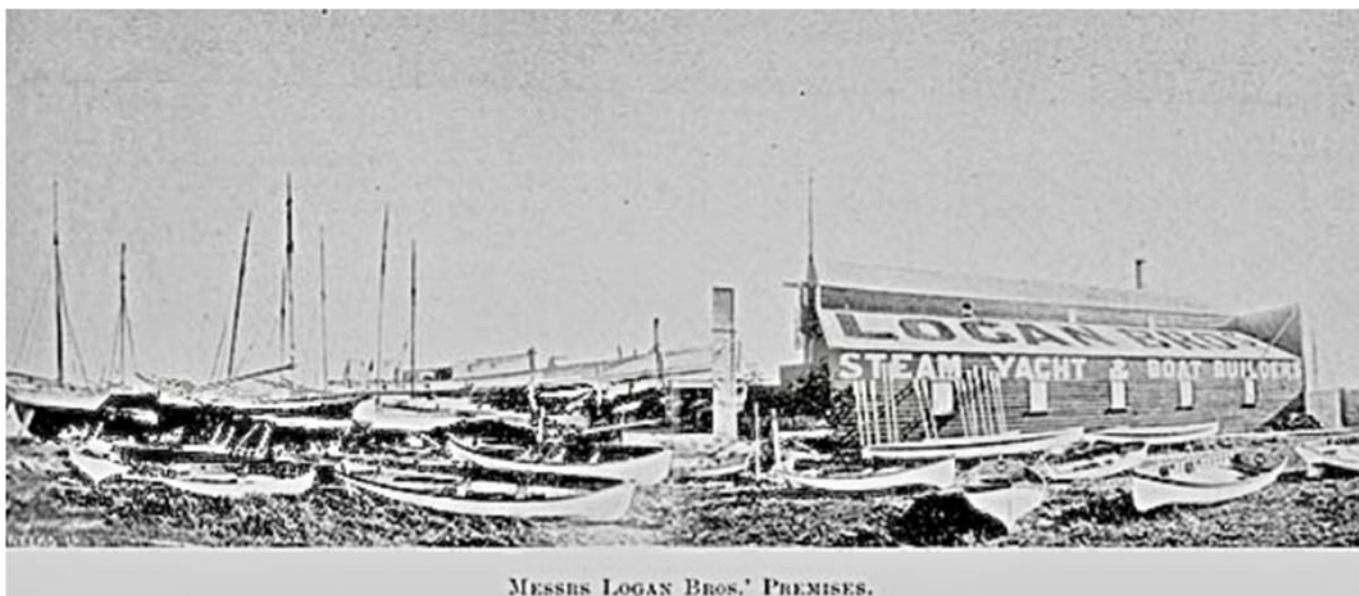


“Woodland Alchemy: Crafting a Yacht from the Heart of the Forest”, John Lammerts van Bueren

John Lammerts presentation av hur material för en träbåt hittas i skogarna i British Columbia, Canada, får avverkningsstillstånd (ca 5 år), avverkas, transporteras först sjöledes till sågen och sedan virket med långtradare till Vancouver, sjöledes till Holland för att där sågas och bearbetas till vad de har beställning till, imponerande. Det kan vara en mast, ett däck eller ett helt fartyg. Då efterfrågan på dessa produkter trots allt är ganska ringa, har materialet till konsertflyglar blivit deras största produkt. Då virket är begränsat vill man få ut det mesta av stockarna. De har utvecklat en röntgenapparat med vilken de kan se kvistfästernas storlek i stammen för att optimera sågresultat.



“The Logans”, av **Hamish Ross**. The Logans representerade i Nya Zeeland en familj bestående av far och tre söner, som var ledande båtbyggare i Auckland. De byggde all från ångfartyg till exklusiva segelfartyg under 30 år. På nätet finns uppräknade 26 av dem byggda segelbåtar. Hamish Ross är med i en förening vars uppgift är att bevara dessa klassiska fartyg. Verksamheten har varit lyckad och varje år ordnas det regattor där ett stort antal av de här fartygen deltar.



“Charting a Course to Olympic Success against Powerhouse Nations”, a chat with **Johan Ekblom, Oskari Muhonen** and **Valtteri Uusitalo** – Sailing Team Finland

Oskari Muhonen tidigare juniorvärldsmästare i Finn-jolle och nu 49er seglare, som försöker kvala in till Paris olympiaden.

Valtteri Uusitalo vann EM guld i ILCA-7 klassen i fjol, men då Kaarle Tapper redan blivit uttagen till Paris, får han sikta in sig på nästa olympiad. Johan Ekblom skötte speakandet och temat för deras uppträdande var, hur förbereda och träna för topprestationer? För deras del gällde det att träna med seglare med samma ambitioner och som är på samma nivå, dvs med det norska landslaget. De verkade vara nöjda med valet och kunde på ett övertygande sätt motivera sitt val.



“Still 4000 miles ahead – Greetings from the Ocean Globe Race” from **Galiana WithSecure** and **Spirit of Helsinki**.
Två korta videosnuttar från Punta del Este i Uruguay, öster om Buenos Aires. En intressant fläkt från världen och om hurudant seglandet på södra halvklotet kan vara.

Pecha Kucha: (20 s x 20 slides)

1. “Tacking on Ice” – Rudy Jurg

En passionerad berättelse om DN isjaktsegling. Intrycket blev att det nog är för våghalsar, men om man kommit över tröskeln, kan det hur hur roligt som helst.

Entusiaster tycks det finns tillräckligt av. I senast EM tävlingar i Litauen deltog i guld, silver och bronsstarterna tillsammans 129 deltagare från 15 länder.

2. “The Porvoo Miracle” – Adele Kotsalo

En inspirerande berättelse av en engagerad ung dam, 17 år, om hur Hamaarin Purjehtijat i Borgå grundats 2020 och utvecklats sig. Det verkade som om man kommit över ett sekel tillbaka i tiden. HSS grundades då NJK:s överklass uppfattades som för dryga, SPS då HSS borgare var för svenska, HSK då ingendera av de tidigare kändes välkomnande (mina personliga förenklingar). Till Hamarin sökte sig likasinnade, som var nya i segling och på havet, där man kunde få råd och hjälp av mera erfarna och där talkoandan ännu gäller.

3. “Chasing the Magic “– James Robinson Taylor

En marinfotograf av guds nåde. Hiskeliga bilder runt om i världen

4. “Henrik Ramsay x 20” – George Goulding

En presentation om Henrik Ramsay av en person som inte seglar, men berörts av berättelsen ”Sommar och segel”, 1946. En trevlig repetition för dem som läst boken, men för de andra nostalgi från förvunna tider. Fina bilder från förra seklets början med klassiker.

5. “Rich Kids Poor Kids – Will they all Sail?” – Dawn Riley

Intressant perspektiv om hur ungdomar blir och förblir intresserade i segling. Enligt Dawn Riley är optimist-jollar, där man seglar ensam, inte optimala för ungdomar. Bättre resultat fås om man har större båtar där flera ungdomar samtidigt kan delta. Något för oss att fundera på då problemet är aktuellt, hur behålla intresset hos 16-18 åriga ungdomar?



1. Rudy Jurg



2, Adele Kotsalo



3. James Robinson Taylor

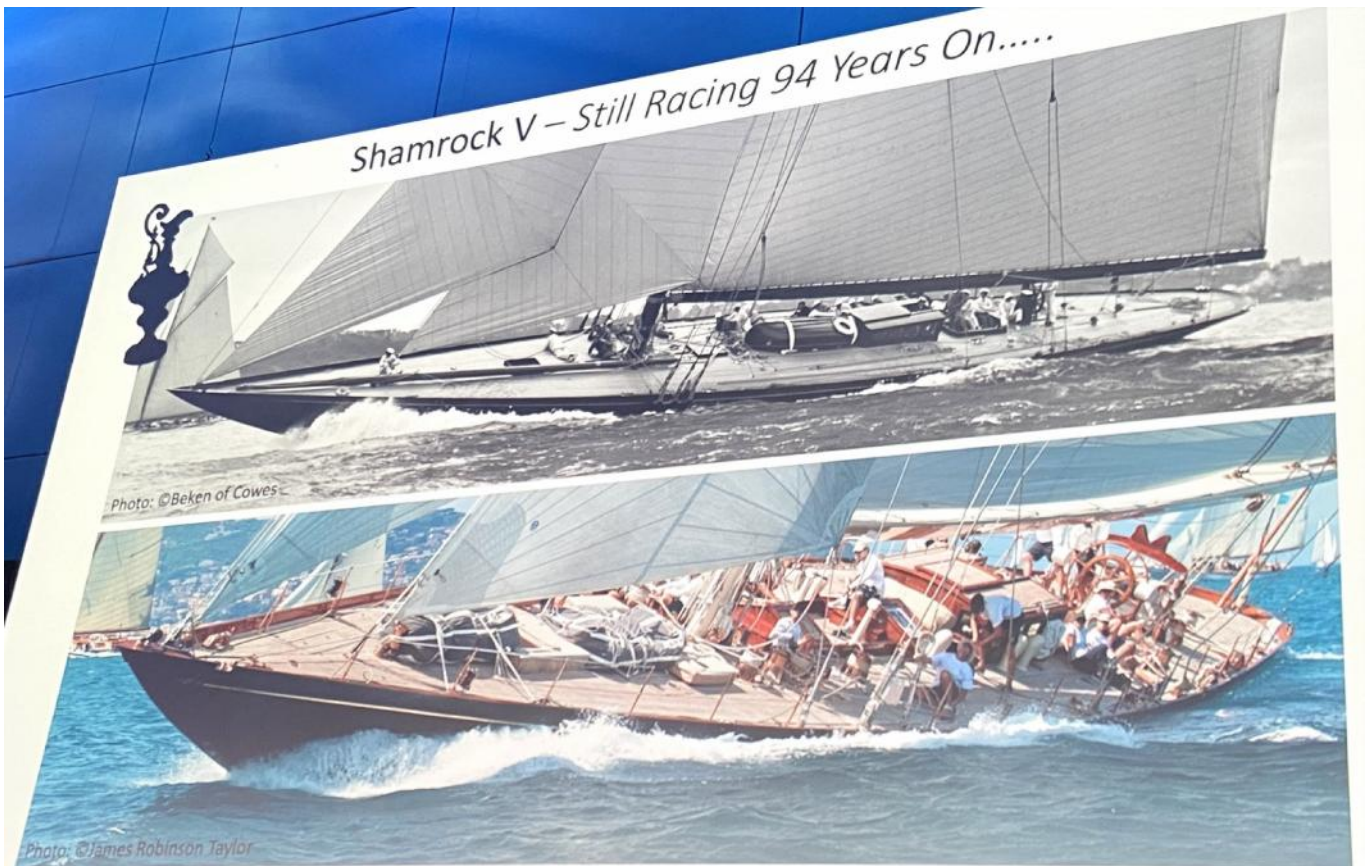


4. George Gouling



5. Dawn Riley

Bild nedan, Paul Spooner presenterar restaureringen av Shamrock V



Avslutningsvis, på frågan om hur bra arrangörerna lyckades återstår att se av responsen, men för egen del kan jag svara, utmärkt. Det fanns bredd och djup i presentationerna och helheten var engagerande, så att man gick hem med ett leende på läpparna.

HSS / Tom Sundman

Dagen fortsatte med "Symposium Dinner" på Fiskartorpet.



Följande dag var en exkursion till Sveaborg inbokad med ett besök på varvet där och en brunch.

