

# NORSK HAVSEILER- OG KRYSSERKLUBB

NORWEGIAN OCEAN RACING AND CRUISING CLUB

# NEPTUN<sub>s</sub>



NR 2. 2002

[www.nhk.nu](http://www.nhk.nu)

11. ÅRGANG

## Formannen har ordet

Jeg skriver dette noen dager etter starten på årets ARC. Mange seilere har startet på en seilasdrøm de kanskje har forberedt lenge. Og gledet seg til. Nå er de der. Underveis. Mange av dem kom til Kanariøyene i siste liten. Forsinket av det dårlige været i Nord-Atlanteren og Biscaya. I år har det blåst mye, helt siden 29 september. Jeg vet det fordi vår sønn Johan Herman sammen med Joakim og Marius dro da på sin jordomseiling fra Aker Brygge. En Albin Ballad med forsterkninger. Kutterstag og lensetakler, stormfokk og tryseil.

De greier seg bra, båten oppfører seg utmerket i 10m - 15m (?) høye bølger. Det vet de, for de har hatt mye vind. Det er rart hvor engasjert man blir som foreldre når barna drar på havet. Vi vet det er en risiko ved seiling og vi kan bare stole på at de har lært det de trenger til trygg seilas.

De sliter seg i øyeblikket nedover kysten av Portugal. Ca 3 - 4 uker forsinket.

Jeg tror nok Johan Petersen og boken om seilasen med Sorgenfri har vært en inspirasjon. Litt av æren får mor og far ta, han er laget og oppvokst på Eileen.

En annerledes jordomseiling fortalte Truls Holm om for fullsatt Dronningen, ca 100 tilhørere, onsdag 6 november. Med digitalt bilde-show fikk vi en engasjert fortelling om en godt tilrettelagt seilas med "Blue Water Rally". Godt planlagt havne mottak, alle sluse og havneavgifter inkludert i start kontingenten. Gjennom Panama og Suez. Hele reisen i maksvær, omtrent uten skikkelig uvær. Og helt uten uhell. Det sier litt om forberedelse, erfaring, sjømannskap og en god båt, Najad 52.

Arve Eriksen og jeg selv fikk være med på en del av seilasen, over Bengalbukta. 14 dager med god sommertemperatur hele døgnet. Virkelig en flott opplevelse.

Under Risør trebåtfestival hadde vi gleden av å ta i mot Filitcha og Caliope som kom hjem etter henholdsvis 6 og 3 års jordomseilinger. Mannskapene fra begge båter ruslet rundt i Risør som om det ingenting var. Det må nok ha vært større for dem å komme hjem enn det virket som.

Vi burde være flinkere til å ta i mot dem som har vært ute på langtur.

Det hadde vært fint om familie og venner varslet styret i god tid før hjemkomstene slik at vi kan evt. organisere eskadre.

Sommeren har vært fin for båtfolket. Maken til høst har vi ikke hatt på mange år her hjemme. Det forlenger sesongen og båtgledden. Selv forlenger vi gjerne sesongen under pressenningen. Med fyr på peisen blir det veldig hyggelig i Eileen's salong, også om vinteren.

Vinterens styre arbeid har med 50-års jubileet å gjøre, i tillegg til alt vanlig klubbarbeid. Vi har bestemt at vi feirer 8. mars på Dronningen. Med fin middag, litt taler og dans.

Jeg håper vi får fylt opp alle 90 plasser og gleder meg til festen.

Deretter er det fullt kjørt med båtuss for alle vi som ikke har kommet oss av gårde på langtur. Vi får drømme videre mens vi sender varme tanker til våre kjære som er ute og opplever sin drømmeseilas.

**God Jul og Godt Nytt År ønskes alle seilere og NHK medlemmer!**

Erling

## Høstsamling Steilene 2002

Ja, så møttes vi nok en gang til høstsamling, først i Hestehagan og så regatta til Steilene. Men ikke mer enn 15 deltakere ble det dette året. Det skyldtes nok at dette både var konfirmasjons-helg, Ulabrandseilas og så var det start på jakten. Det at vi var så få gjorde imidlertid at dette ble et langt mer intimt møte enn ellers. Vi har bare fått positive tilbakemeldinger. Sin vane tro stilte styret med vin, kaffe avec, kake, peisved og oppdekking. Regattaen, som kun hadde 4 deltakere - gikk dette året av stabelen uten nevneverdige problemer.

## Vinner og også første båt i mål: Raja II - gratulerer!

Men det må bemerkes at det ble en meget tett seilas til andremann Klippen, som gjorde det meget bra, både fartsmessig og taktisk. Limerick konkurranse ble det også i år, og kravet var at ordet "ball" skulle med; her et lite utvalg

Fem båter er ikke noe tall  
står Havseilerklubben for fall?  
Men vi startet seilassen,  
nå tar vi på stasen -  
på Steilene skal det bli ball!

**Adelante**

Og vinneren av den nesten 50 cm høye gull-pokalen ble:

Det seilte en dame på Shanty  
hun drømte om gutta på Bounty.  
Hun jibba med fall,  
men ville på Ball -  
for kanskje hun fant en med fart i!  
**Shanty IV**

## Hollænderseilasen 2002

Grunnet NSF's terminliste ble Hollænderen i år arrangert noe tidligere enn foregående år, men det ser ut til å ha gitt flere deltakere enn noen sinne. Hele 430 båter stillte til start og det var litt av et syn i den firske vinden, med sol fra skyfri himmel! Da vi i fjor fikk problemer med Kystverket i tolvte time, ble løpet i år noe endret og vi antar at dette vil bli banen for fremtiden også.

I motsetning til i fjor var værgudene virkelig på vår side denne gangen. Allerede ved starten blåste det friskt og opp mot kuling, sydvestlig retning. Dette gav kryss ned mot første merke og også ganske spiss seilas over fjorden mot Bastøy. Da vinden nå hadde stått på en stund hadde i tillegg sjøen bygget seg noe opp - så dette ble virkelig det det skal være - salt havseilas, selv om vi strengt tatt var i ytre Oslofjord. Det ble en nydelig seilas ned mot Hollænderbåen og en meget frisk slør etter runding. Da vinden dreiet fikk ingen bruk for spinnaker på siste legget. Det ble målt vind helt opp i 33 knop og solskinn hele veien. Dette gjorde sitt til at alle kom i mål i

rimelig tid til sosialt samvær på land. Det ble et flott arrangement i land i år, med serveringstelt og mye fin live-musikk.

## Kalender første halvår 2003 Kl 1900 på Dronningen

11. februar	- Torskeaften
8. mars	- Jubiléumsmiddag
18. mars	- Generalforsamling
22. mai	- Vårfest

## Mayday i Biscayabukten

Som nevnt avslutningsvis i Neptuns nr 2, 2001, har Marin Accident Investigation Branch i Southampton (MAIB) etterforsket hele seilassen og havariet; fra ombordstigning i Southampton og til landingen i Brest. MAIB's intensjon er ikke å fordele skyld eller ansvar, men å gjøre en såkalt administrativ undersøkelse. Kort fortalt betyr det at de vil finn ut hva man kan lære av hendelsen, for derigjennom å øke sikkerheten til sjøs. Den endelige rapporten ble publisert i "Safety Digest" i april i år, og er basert på rapporter skrevet av det faste mannskapet, og de av oss med mest seilerfaring. Vi ble bedt om å poengtere hva som, etter vår mening, gikk bra såvel som galt. Det er blitt en meget fyldig rapport som favner langt mer enn jeg forventet. Den er lagt ut på våre nettsider under "Even Maxies Capsize".

## Nettsider for langturseilere

For et år siden ble [www.noonsite.com](http://www.noonsite.com) lansert og har så langt hatt hele en million besøk. Det er en meget informativ nettside som baserer seg på informasjon fra seilere over hele verden. Ambisjonene er å kunne gi all viktig informasjon som er interessant for offshorseiling over hele verden, enten man er underveis eller på planleggingsstadiet. Her kan man finne informasjon om f.eks. visa, toll, vær, marinaer osv. osv. Jimmy Cornell er initiativtaker, men den drives av hans sønn og datter Ivan og Doina. Da den er basert på informasjon fra seilere, er det opp til oss alle å sørge for at nettsidene er oppdatert der vi måtte ferdes.

## Bruk av fritidsbåter i EU

EU-Kommisjonen har nylig lagt til en ny seksjon til sine websider, med tittel:  
"Some Frequently Asked Questions about the temporary importation of private non-EU vessels for use in the European Union". Denne informasjonen vil forhåpentligvis bidra til å klargjøre noe av usikkerheten rundt "EU Temporary Importation regulations" for båter som ble endret i løpet av siste året. Den relevante delen av EU-kommisjonens webside er på følgende link:

[http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/customs/law/reform\\_customs/yachts/yacht\\_redraft\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/customs/law/reform_customs/yachts/yacht_redraft_en.htm)

[www.encompassyachts.com](http://www.encompassyachts.com) Eventuelle spørsmål kan også rettes til vår bøysejef Otto Backe

## Royal Cruising Club - invitasjon til NHK-medlemmer

RCC planlegger et møte i norske farvann sommeren 2003. I den forbindelse inviterer de våre medlemmer til en uformell fest **torsdag 24. juli, på seilklubben i Arendal**. De antar at de vil være ca 20 båter som ønsker å avslutte sin seilas på norskekysten på denne måten. Andre inviterte er KNS, Clyde Cruising Club og Irish Cruising Club.

## Finn Ferners Minnefond

Finn Ferners Minnefond ble nylig opprettet. Formålet er å støtte elitesailing (OL) og Handicap-sailing i KNS. I den forbindelse har styret vedtatt å bevilge kr 10.000,- til dette fondet.

## Rabattordning hos Hovdan

Styret har ordnet med rabatter hos **Hovdan, Skøyen** for våre medlemmer. Vi får **10% på utstyr** og **15% på tauverk**. Man må fremlegge medlemskort eller legitimasjon, de har vår medlemsliste.

## Nye klubbefekter

Da har endelig den nye kolleksjonen kommet og den består av følgende:

Blå og hvit pique skjorte, bomull kr 150,-. Langermet bomullsgenser med krave kr 250,-. Blå vindjakke med fleecetør kr 450,-. Nye slips (mer tidsriktige) kr 150,-. Fleeceteppe i blått. Alt med NHK logo. Se forøvrig nettsidene våre med bilder. Kontakt Inger Føyen for bestilling.

## Livsdrømmen - en seiltur jorden rundt med Blue Water Rally 1999-2001

Alle bærer forhåpentligvis på en eller flere drømmer og ønsker om å utrette eller gjøre forskjellige ting i livet. Min drøm har i mer enn 20 år vært å gjennomføre en lang seiltur til fjerne områder på vår klode. Men slike drømmer blir fort noe man leser om, man sluker artikler i blader og utallige bøker om andre som har gjort det, man stiller opp på foredrag og snakker med venner og bekjente om det i tide og utide... "Livsdrømmene" blir fort til livsløgnen".....

Som tenkt så gjort; jeg meldte meg på i Blue Water round the World cruising Rally, med start 31.oktober 1999 i Gibraltar og retur til Gib.26 juni 2001. Jorden rundt på 20 måneder! For kort tid vil mange si, men det var den tid jeg følte jeg kunne tillate meg å si at jeg ble borte! Med transport til og fra Gib betyr dette 2 år! Det var

også viktig å ha enkelte faste datoer å forholde seg til, i og med vi opererte båten som en charterbåt.

Primus motorer i BWR er de to førtidspensjonerte engelske offiserene fra Royal Airforce i England, Tony Dimment og Peter Seymore. På midten av 1990 tallet ble de som mange andre utsatt for en nedbemanningspolitikk i det militære og tok i mot tilbud om "early retirement" mens de var midt i 50 årsalderen. De satt i puben i Royal Airforce Yachtclub og snakket og drømte om jordomseiling da de fikk ideen om å etablere og planlegge et Trade Winds Rally! De fikk samlet en rekke likesinnede og etableringen ble en realitet. Tony og Peter, som med sine allsidige militære bakgrunn var vant med å reise rundt i verden, løse uforutsette oppgaver og forhandle på forskjellige nivåer, tok på seg oppgaven som organisers. De er dyktige og ivrige seilere selv også, og de hoppet inn som skippere på forskjellige etapper. Senere ble BWR etablert, med world rally 98 til 2000 og vårt rally 99 til 2001. Neste BWR er i skrivende stund i gang, 2001 til 2003. I tillegg har de årlige rallies som Biscay Triangel og Rally Antigua. Sistnevnte går sammen med BWR fra Gib til Antigua, en konkurrent til det mer kjente ARC.

Ved å betale en medlemsavgift på den gang £10.000 får man dekket utgiftene til Panama og Suez kanalene, motta en rallyguide som gir nyttig informasjon om havnene og landene vi kommer til, med en rekke nyttige lokale kontakttips og annen nyttig planleggings informasjon. Videre ble det i samarbeide mellom BWR og de lokale turistkontor gjort mange ulike arrangementer som regel var gratis for oss ss. utflukter, cocktailparties hos lokale borgermestere eller guvernører med lokal underholdning med mer. På denne måte fikk vi ofte svært gode og viktige lokale kontakter. Videre var vår ankomst i de ca 26 forskjellige "port of calls" avtalt og ventet, og lokale marinaplasser var reservert for oss. Disse var ofte gratis den første uken, men viktigst var vel at da vi ankom en for oss ukjent havn etter et langt havstreck, visste vi at vi var ventet og god plass var reservert! I tillegg fikk vi god guiding igjennom toll og immigrasjon, og det uten nevneverdige problemer igjennom hele verden, og bare det sier ikke lite! Opplegget ble tatt seriøst lokalt, og eneste smøring til tollere var enkelte ganger noen T-skjorter med båtens logo!

I tillegg ble det avholdt 6 weekendseminarer i England i året før avreise. Her ble det gjennomgått viktige forhold som man må forholde seg til ss. kart, pilotbøker og gjennomgang av de lokale forhold med forskjellige seilere som kjente disse. Det ble også kurs i radioteknikk, motorlære, navigasjon, første hjelp. I tillegg ble det diskutert båt og utstyr, tips om reservedeler med mer. På hvert seminar ble det holdt presentasjon av leverandører av viktig og godt nødvendig utstyr for en jordomseiling, kombinert med gunstige tilbud om vi kjøpte flere sammen. Slik sparte jeg inn medlemsavgiften når jeg erfarte hvor billig

jeg fikk kjøpt utstyr ss. SSB radio, INMARSAT C, EPIRB; vindror, watermaker, håndholdte VHF og ikke minst en gunstig forsikringsordning for turen. Ikke bare fikk vi utrolige gunstige innkjøp, men BWR hadde kontakt med disse leverandørene og tok med reservedeler fra England til de forskjellige områder i verden om nødvendig, en ikke helt uvesentlig service viste det seg å være for mange.

Planleggingsåret ble på denne måte organisert og spennende hvor jeg følte at jeg hele tiden kom et skritt videre i planleggingen og ikke kunne finne unnskyldninger for utsettelse. Det var ikke lett bare å hoppe av!

Seilruten hadde den klare filosofi om å være på riktig sted til riktig værtid! Med solid kunnskap om tradewinds, hurriganesaisons og havstrømmer, lagde man en rute som ikke er unik, men den var god! Ønsket man å bli lenger i enkelte områder, kunne man hoppe av for et år og følge neste års gruppe som ev. ville komme. Vi hadde vinden, om vi hadde vind, for ca 80% av tiden aktenfor tvers! Opplevde skjelden vindstyrke over 40 knopp (20 sek/m) over tid. Vi fikk aldri brottsjøer inn i cockpit, jeg ble faktisk aldri våt på bena!! Heldig vil mange si, men jeg tror det i stor grad også er spørsmål om planlegging. Det var ikke sjelden vi enten oppsøkte havn eller la om ruten for å unngå uvær.

Et viktig element i BWR er bruk av radiokontakt under store havoverfarter. Vi hadde daglige roll-calls på SSB radioen, hvor alle måtte oppgi posisjon og værinformasjon. To ganger i uken ble flåtens posisjoner sendt til BWR i England og eventuelle beskjeder videreformidlet begge veier. Her var INMARSAT C systemet veldig bra for kommunikasjon til og fra land. BWR kunne faktisk spotte alle båter med dette utstyr og ikke bare se posisjon, men også COG og SOG! Vi hadde faste lyttervakter hver 2 time på SSB og egen fast lyttekanal på VHF. Dette ga stadig nyttig informasjon men ikke minst en utrolig sikkerhetsfølelse. Man var ikke så alene der ute som man trodde!

I de såkalte piratutsatte områdene som Malaccastredet og innseilingen rundt Socatra mellom Somalia og Yemen inn til Djibouti og Rødehavet ble vi delt inn i grupper og avtalt waypoints som vi oppgav avstand og kurs til. Slik kjente vi hverandres posisjoner uten at noen kunne fange dem opp. I slike områder er samhold viktig. Ved møte av "mistenkelige" båter,

gikk vi alltid tett sammen i gruppe ut i fra den tro at flere båter sammen aldri er angrepet. Peter og Tony har dessuten lang erfaring i konfliktløsning og hadde mye god kunnskap som de delte med oss.

Sosialt var man i et større miljø, men det hadde også en rekke mindre gode sider. Hovedtyngden av deltakerne, varierende mellom 12 og 27 deltagende båter, var engelske. Engelskmenn som gruppe viste sider som jeg ikke bare fant positive, og jeg ble til tider ganske lei den sosiale atmosfære. Dette var ikke noe stort problem for oss, da vi som regel var mellom 4 og 6 personer om bord i Rhapsody og hadde nok med oss selv! Man fant ut at man seilte godt sammen med enkelte andre båter både sosialt og seilermessig og slik unngikk man den store gruppen. Vi ble nok sett på som en slags outsider av gruppen uten at det bekymret oss! I tidligere og også i det pågående ralliet er innslaget av flere forskjellige nasjonaliteter større, og det er nok ubetinget bra!

Det kan virke som om man måtte følge en timeplan og seile i flokk! Det er på ingen måte tilfelle! Det var visse datoer og steder det var ønsket at man befant seg, men det var aldri plikt! Det var kun i starten - felles start fra Gib. På de forskjellige "Port of calls" var det ønskelig at vi stilte opp på forskjellige arrangementer inkludert legbriefings for kommende områder. Oppmøte for arrangementer var mer en høflighetssak og til egen nytte og glede. Var man underveis til andre steder så var man det! Det ble tid til utflukter og opphold til områder utenfor ruten på egen hånd, men det sier seg selv at tiden gjorde det begrenset. Det var alltid båter som ble hengende etter av ulike årsaker, mest tekniske. Likeledes reiste alltid noen i forveien og lå foran og ga nyttig informasjon til oss som kom etter.

Alt i alt vil jeg si jeg var meget godt fornøyd med deltakelsen i BWR, og jeg vil ikke nøle med å anbefale det til andre. Det setter visse begrensninger men gir også mange muligheter og trygghetsfølelse, ikke minst for de som sitter igjen hjemme! Jeg er ikke sikker på om jeg vil delta så forpliktende neste gang jeg seiler rundt jorden, men vil helt sikkert søke kontakt ved store havkrysninger eller i piratutsatte eller politisk ustabile områder. Vil du lære mer om BWR eller komme i kontakt med dem kan du se på deres websider; se [www.yachtrallies.co.uk](http://www.yachtrallies.co.uk).

**Takk til Truls H. Holm**

NEPTUNs Redaktør:

Vanja Dietrichson

Rostedsgate 4

0178 OSLO

Tlf.: 22 20 60 17 - 984 12 250