



Formannen har ordet

Det har vært en spennende høst. Etter en fin seil-sommer med fint vær, i perioder mer enn nok vind, har høsten gitt utfordringer utover det vanlige for styret.

Jeg skriver jo som regel noen ord om bøyene. Bøyene er både et aktivum for våre medlemmer og en trussel for vår klubbs renommé. I bøyereglementet pkt. 5 står det:

"Vis bort båter som ligger i bøyene, hvis de ikke oppfyller de kravene som er nevnt i bøyereglementet. Henvi da til at bøyene er lagt ut med tillatelse av havne-myndigheter, og i overensstemmelse med deres institu-sjoner."

I sommer ble våre bøyer i Sandspollen "avskiltet" og påmalt: "fri bøye - OF". OF, er Oslofjordens Friluftsråd (som NHK har støttet i alle år, både som medlem og med styrerepresentasjon).

Vi har i denne saken søkt profesjonell hjelp av Carsten Anker, advokat og båtmenneske. Etter en del korrespondanse har vi fått bekreftet at OF fjerner skriften: "fri bøye - OF".

I sitt brev sier OF at bøyene ble merket om etter klager fra båtfolk som var jaget fra bøyene.

Det er ikke bra og slett ikke meningen med oppfordringen om å bortvise båter at vi skal få uvenner på sjøen. Det er en hårfin balansegang å få noen, med velvilje, til å flytte seg når de først har lagt seg til.

Styret har også mottatt klagebrev på adferd fra medlemmer. Det ødelegger veldig for NHK's renommé.

Problemstillingen bekymrer styret. Vi diskuterer om pkt. 5 må endres evt. strykes. Vi frykter at tiden har løpt litt fra private bøyer. Det er godt vi har fått en avtale med Sjøsentrene. Kanskje er det en OK erstatning for de bøyer vi evt. mister eneretten til.

"Hollænderen" er "vår" regatta. Det vet jo vi. For å sikre våre rettigheter skriftlig gikk vi i forhandling med KNS om avviklingen av regattaen og den økonomiske fordeling. Etter noen forhandlingsrunder ble vi enige over bordet om en avtale, som bygger på de prinsipper som har vært gjeldende til nå. Overskuddet deles likt mellom Soon, KNS og NHK. Vi tar ansvaret for bemanning av innkomst/målgangskontroll og premieutdeling. Dette betyr at vi trenger noen som kan stille til dugnadsinnsats ved innkomst. Dette er nødvendig for å holde vår posisjon i forhold til arrangementet.

Etter sommerens regatta klaget KNS på Horten Kontrollis løypevalgnekt. Kystverket har beklaget og vil tillate både Hollænderen og Færder Seilaser å seile i separasjonsområdene. Gratulerer KNS, bra jobbet!

Og så var det seilingen, vår egen. Den vi koser oss med.

Ragnar Kvam har igjen skrevet bok. Til inspirasjon og ettertanke. Se omtale annet sted i NEPTUN's. Jeg gleder meg til lesingen. Det er en del av vintrens planlegging. Den mentale forberedelse.

I går, (20. nov.) hadde vi også en god appetittvekker. Vårt medlem Arvid Tjeldnes holdt et meget inspirerende foredrag om sine 15 års seilaser på kysten i Nord-Norge. Flotte bilder og stor kunnskap om steders historie og samtid. Til Torunns færikål kom hele 50 medlemmer med venner. Til foredraget var det 80 tilhørere. En stor opplevelse og en fin kveld.

Jeg ønsker alle seilere og medlemmer

GOD JUL OG GODT NYTT ÅR!

Erling

Høstfesten 2001

Som i fjor møttes vi også denne gangen i Hestehagan fredag 7. september, bl.a. for å lade opp til regatta til Steilene lørdag. Det ble igjen noe forvirring rundt riktig regattaløp. Første muntlige forslag innebar rounding av en så ny stake at ingen har den på kartet. Etter en rask tilbaketrekning kom imidlertid regattasjefen tilbake med endelig løp. Den grønne "Geitegrunnen" skulle rundes. Men den flotte nye røde staken ble alt for fristende for noen, og dermed flere. Kun 4 av regattaens 12 deltakere seilte korrekt løp, og således det lengste. Vi fikk derfor spontant 2 klasser med følgende vinnere:

Klasse 1

- Riktig, langt løp:

Guttorm Guttormsen - "Colibri"

Klasse 2

- Feil, kort løp: Ståle Eugen Larsen -
"Viking Crusader"

Første båt

i mål: Arve Eriksen - "Bojar"

Tradisjonen tro var det også i år limerick-konkurranse, denne gangen var kravet at "Madagaskar" skulle være med. Dette hersket det også endel forvirring rundt. Vi lover at informasjonen skal bli bedre til neste år og her er vinner-limericken:

Fra Norge seilte en rask kar
alene til Madagaskar
Der gikk han i land
satte hjerter i brann
Nå er der en ny liten rask kar! "RAJA II"

Førstepremien var en vandrepokal på ca 30 cm, i gull og med inskripsjon. Det anmodes om at pokalen leveres styret i god tid før neste høstfest, som er berammet til 31. august 2002. Beklagelig nok hadde Turseilerne flyttet sin høstavslutning til senere enn de pleier og dermed samme helg som oss - det unngår vi til nest år.

Kalender 1. halvår 2002

Evenementene starter kl 1900

- 22. januar - Vinsmaking
- 12. februar - Torskeaften
- 5. mars - Generalforsamling m/foredrag:
Elektroniske kartprogram
- 30. mai - Vårfest

Mayday i Biscayabukten

Forts. fra forrige nr.:

Ja, så lå vi der da - midt i Biscayabukten den 6. november, og status var som følger: Vindstyrke

65 knop med 80 i kastene - bølgehøyde 15 meter. Motoren og generatoren og dermed også lys og vann, var ute av drift. Storseilet flærret i stykker. Komfyr fylt med vann og roret virket heller ikke. Elektronikken var også ute av drift. Ettersom kjølsvinet var fullt av diesel var hele båten innvendig - samt undertegnede - dekket av diesel. Det var vanskelig og farlig å bevege seg, diesel er glatt. I tillegg til skipperen var det fire andre som ble skadet, dog ikke alvorlig. Da jeg kom sånn nogenlunde til hektene var jeg opptatt av to ting; at vi skulle slutte å seile - og at dette var en klar mayday situasjon. Jeg fikk ikke noe annet svar enn at å seile var umulig grunnet roret. Når det gjalt min mayday vurdering fikk jeg ingen respons. Det foregikk imidlertid iherdig jobbing med radio og annet elektronikkutstyr, så jeg antok at det kun var et tidsspørsmål. Uvissheten var enerverende.

Da lukene lekket tok vi stadig inn mer vann. Men det var ikke værre enn at vi fint holdt unna. En i mannskapet utviklet imidlertid et noe panisk forhold til pumpingen - dette bidro ikke til å bedre stemningen. Og så var det skipperen. Han hadde stått til rors i 12 timer i strekk, med en rimelig dårlig avslutning. Han mistet fullstendig grepet. Han ble sittende og fortelle historier der båter gikk ned med mann og mus. Dette bidro selvfølgelig til å øke det generelle frustrasjons- og angstnivå betraktelig. Jeg var mer opptatt av å gjøre avtale med flest mulig om hvilken bar vi kunne treffes på samme kveld - for på bar *det* skulle vi. Fra å rase avgårde i 19 knops fart på bare riggen drev vi nå avgårde med hekken mot vinden og logget 7 knop. Båten oppførte seg betraktelig bedre nå, men jeg ville gjerne ha ut et drivanker, for å roe det hele ned enda mer. Da jeg foreslo dette så de på meg som om jeg kom fra en annen planet. Nok et frustrerende moment.

Så endelig hører jeg det etterlengtede "MAYDAY - MAYDAY". Det er 4 timer siden det smalt. Det var en merkelig følelse å vente på svar. En av disse evighetene på noen sekunder eller minutter - jeg aner ikke. Og der, der kom det svar på engelsk med en velkjent fransk aksent. Hjelp og trøste, ett steg nærmere redningen. Men det skulle vise seg å være et stykke igjen.

Det var Richard, som var langt ned på rangstigen, som kjørte maydayen og som i realiteten hadde tatt over kommandoen. Det virket som om han ikke hadde gjort annet. Det viste seg imidlertid at dette var hans debut på radioen. Han snakket klart, tydelig og langsomt. Brukte alltid tid til å vurdere innspill fra land og tok de nødvendige pauser for å få med oss på lag. Etter at han kom på banen steg optimismen betraktelig. Kontakten med land fikk frem smil og forventning. Endelig - for første gang etter rundvelten følte jeg en profesjonell håndtering av situasjonen.

Vår posisjon- 45° 29'N, 05° 42'W ble oppgitt og det viste seg at en tankbåt var i nærheten. Nødrakettene ble sendt opp - og etter kort tid ble vi også lokalisert av et propellfly som kom i lav høyde. De kunne i og for seg ikke gjøre annet enn å bekrefte posisjonen, men de hadde funnet oss - EPIRB-meldingen var mottatt; nok ett skritt i riktig retning. Jeg visste imidlertid ikke at skipperen hadde utløst EPIRB'en da han gikk under dekk, ei heller at mannskapet var usikre på om den hadde blitt mottatt. Jeg slapp i og for seg en bekymring, men mannskapet reflekterte selvfølgelig denne uroen.

Etter kort tid dukket tankbåten opp. De kastet ut en trosse, men det fantes ikke båtshake ombord. Jeg var ikke så begeistret for denne idéen, hvor i all verden skulle de ta oss? De ga imidlertid opp da det også var en farlig operasjon. De ble liggende bi - og det var fint.

Så endelig hørte vi en go-lyd - flappeti-flappeti, kom stadig nærmere. Da helikoptermannskapet fikk oversikt over situasjonen spurte de om vi kunne ta ned masten! "Å nei.....!", tenkte jeg "det går jo ikke". Hjertet sank mange hakk og spenningen var til å ta og føle på da Richard informerte om at det var umulig. Helikopteret gjorde vendereis.

Så fulgte en diskusjon om vi fortsatt ønsket å forlate båten og *hvordan* vi kunne reddes ut. Jeg vet at båten som regel er den sikreste livbåten, og at det å forlate skuta ofte ender katastrofalt. Mye skal klaffe. Den endelige løsningen ble at vi delte oss i to lag. Dette fordi det var to 10-manns livbåter igjen, og et helikopter kunne ikke ta alle 18. Livbåten skulle så legges på slep 30 meter bak Creightons. Da ville helikopteret være fri fra masten og mulighetene for å heise oss opp var betraktelig bedre. Da vi var like langt fra Brest i Frankrike og spansk base kom det et helikopter fra hver. Det var ikke lett å dele oss. Vi måtte få ut de skadede først med en fordeling av sterke på begge lag. Da skipperen var mer i veien enn til nytte, ble han plassert i den første livbåten, sammen med en til av mannskapet. Resten var betalende med og uten skader.

En hadde heldigvis gått livbåt-kurs. For andre gang følte jeg en proff håndtering fra mannskapet. Det var viktig å fylle livbåten raskt. Vi ble derfor tildelt nummer og drillet på hvem som hoppet før og etter oss. Dette ble gjentatt flere ganger for å unngå misforståelser og det fungerte bra. Jeg var hopper nummer 6. Ti-manns livbåter er tunge og vanskelige å håndtere, spesielt i høy sjø. Motivasjonen for å bære var imidlertid på topp - endelig kunne jeg gjøre noe fornuftig. Da vi hadde vinden sann omtrent aktenom tvers

fra styrbord, satte vi livbåten ut fra babord hekk - altså i le. Flåten ble liggende opp ned. Dette var ikke førstemann blitt forberedt på - han fikk to sekunders innføring i hva han hadde å gjøre og rakk nesten ikke å bli redd. Han kastet seg så forskriftsmessig oppå den runde flåten, la seg på den og snudde den. Han kom da under flåten, men greide hele operasjonen meget bra. Så hoppet vi i tett rekkefølge. Jeg har aldri fokusert så totalt på noe noen gang. Jeg opplevde det merkelig nok som et lett hopp. Helikopteret hadde kun 45 minutter til rådighet før det måtte snu grunnet drivstoff. Vi hoppet derfor i livbåten før det ankom. Da alle var vel ombord begynte skipperen å fortelle hvor lett livbåter kantrer, men vi stoppet ham og det pussige er at jeg syntes det var koselig i livbåten. Meg om det. Så var det bare å vente...

Utrolig hvor mye bråk et helikopter lager, selv i det infernoet vi var. Etter tredje forsøk kom det endelig en franskmann gjennom taket. Han pekte ut rekkefølge for oppstigning og jeg ble nummer tre. Alt gikk som smurt. Det var en fantastisk følelse å få selen rundt seg; endelig begynte oppstigningen mot trygghet. Da jeg tittet ut av taket kom det en vegg av vann mot meg, men den traff meg fra livet og ned og jeg bare gliste. Sakte, men sikkert ble jeg heist opp. Det var et fantastisk skue som nå åpenbarte seg. Der ble den nydelig gamle Withbreadbåten kastet mellom bølgene med seilene revnet, mannskapet vinket fra cockpiten og tanksipet lenger borte. Og så med den lille runde livbåten på slep. Høydeskrekken var som blåst bort og så kjente jeg fire sterke franske armer som løftet meg inn. Klokken var 1400 og endelig helt trygg. Jeg betraktet sjøen og bølgemønsteret hele veien inn - spektakulært. Vi ble heist opp en og en og brukte ikke mer enn 25 minutter fra de kom til alle var oppe, inklusiv han som kom ned for å holde sikringen og festet oss til stroppen. De arbeidet helt på grensen av hva som var mulig. Marginene var på vår side.

På marinebasen fikk vi dusj, legesjekk og mat. Vi ble alle kledd opp med blå joggebukser og marinegenser. Flate tennissko - str. 45 til alle, og en losjakke med rødt anker på hver krage. Vi var litt av et syn der vi gikk rundt i Brest - alle likt kledd. To med krykke, en med armen i fatle og en haltende. Endelig kunne vi sette oss i en bar som avtalt.

Allerede på vei inn mot hotellet begynte så Atlanterhavsdrømmen å dukke opp. Jeg hadde under to uke på å finne ny båt, ordne nytt utstyr og ikke minst summe meg. Det var en stor kabal som skulle gå opp. Creightons ble plukket opp av spansk kystvakt 4 døgn senere, all bagasje ble avskrevet da båten var kvartfull av vann. Det viser nok en gang at båten klarer seg - det er mannskapet som er bøygen.

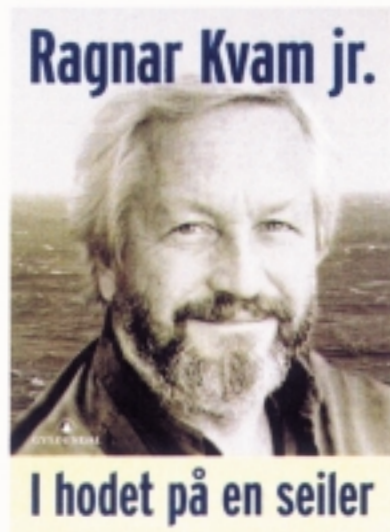
I HODET PÅ EN SEILER

Ragnar Kvam jr. deler her sine erfaringer fra sin mangeårige jordomseiling. Det er en beretning om psykologien på havet, om hvordan man bør være mentalt rustet for å legge ut på en lengre tur, og hva man bør gjøre for å beholde humøret når "the going gets tough". For tøft blir det før eller siden, enten det blåser for mye eller for lite, eller fordi tiden på havet plutselig føles lang

BESTILL BOKEN I DAG

RING 815 22 855 eller skriv til:

dirktesalg@gyldendal.no



Kr 299,-

GYLDENDAL NORSK FORLAG - POSTBOKS 6860 ST.OLAVS PLEASS 0130 OSLO - SEHESTEDSGATE 4

"Great Escape" het den 52 fots Jeanneau Sun Odyssey jeg til slutt mønstret på, halvannet døgn før ARC-regattaen startet. Da jeg anså min kvote for dramatisk for oppbrukt for en tid, var jeg sikker på at overfarten skulle gå glatt. Vi traff en rute med passe vind og deilige store og duvende Atlanterhavsbølger. Det var noe annet det!

Ja, så hva kan man lære av dette? En hel masse, men først og fremst - kryss ikke Biscayabukten i november - gjør det senest i oktober! Marin Accident Investigation Branch i Southampton, har etterforsket hele turen. Først og fremst for å se hva som kan læres med tanke på å øke sikkerheten til sjøs. Rapporten foreligger ikke før til våren og jeg kommer tilbake til denne i neste nummer. **Vanja**

ARC-mail fra Tove Myhre

Startskuddet har gått og vi er godt i gang nå. 18 kn. vind, spinnaker i 7,5 kn. En heftig start i grov sjø og tett med båter (225 hvorav 16 norske), men det gikk bra. Foran oss er ca.3 uker på havet, 2700nm. Det har vært en travel uke selv om vi jo har erfaring, så er det mye som skal på plass. Man blir smittet av den hektiske stemningen i havnen, et hav av flotte båter alle med storflagging - det gir riktig feststemning - og seilere som fyker rundt. Det har vært et merkelig vær, sterk vind, regn, lyn og torden, men

for oss har det bare hylt i riggen. Alle ødeleggelsene har vi lest om i norske aviser - vi er opp-tatt av seilassen. Det var offisiell åpning forrige søndag med parade, flaggheising og hornmusikk. Her er det ca. 20 nasjoner, en fra Japan og en fra Malta. Det er program hver dag, kurs, foredrag og parties, mye hyggelig sosialt samvær. Vi norske holder sammen, hjelper og støtter hverandre. Det er 16 norske båter fra 32 - 100 fot, 6 barn fra 6 til 17 år - alle har vi vært spente og litt nervøse for overfarten. Dette atypiske været gjør oss litt urolige - hva venter oss. Men selvfølgelig - for oss er det ikke første gangen. Avslutningen i går med et fantastisk fyrverkeri og band og i dag et forferdelig spetakkel hver gang en båt forlot havna - sirener, tuting og roping. Havna var full av folk som vinket oss avgårde, musikkorps spilte og vi ble behørig ønsket god tur. Vi opplever ARC'en litt mer organisert og kommersialisert - mer business - alt koster, men absolutt profftt. Melding fra rormann - 9,8kn. kommer- må ha luft. **Tove**

NEPTUNs Redaktør:

Vanja Dietrichson
Rostedsgate 4
0178 OSLO
Tlf.: 22 20 60 17 - 984 12 250