

Formannen har ordet:

Jeg hadde tenkt å vie formannen har ordet til sikkerhet om bord og bruk av vest. Temaet ble grundig omhandlet i nest siste nummer av Seilas, men jeg vil likevel komme med noen kommentarer:

Det viser seg at bruk av vester er omvendt proporsjonal med seilererfaringen. Under årets Hollenderseilas, hvor det blåste relativt friskt, fikk en av våre erfarne regattaseilere hodet under vann etter å ha blitt slått bevisstløs under en jibb. Heldigvis var resterende besetning erfarne og fikk ham raskt om bord igjen. Når alle er "proffe" om bord går det som regel bra, men hva i de tilfeller hvor mange er uerfarne og aldri har trent eller vært med på mann over bord manøver? Jeg er selv en synder med hensyn til bruk av vest, og jeg tror episoden satte en støkk i flere av oss.

Jeg returnerte nylig fra Karibien hvor jeg var skipper på en 50 fots båt under Interline regattaen. Med meg hadde jeg vårt erfarne medlem Anders Martin Andersen og 6 personer med tilnærmet 0 seilerfaring. Vi slapp unna de verste orkanene, men hadde noen utrolige regnskyll og vindkast i 50 knops styrke. Mange av deltakerne fikk store problemer og det var få båter som hadde profesjonell besetning. Det var et fåtall som benyttet vest. Heldigvis gikk det bra. Men med 40 meters sikt ville personer som hadde falt over bord vært rimelig sjanseløse selv om vannet er varmt og man er svømmedyktig. Vi hadde med noen oppblåsbare vester og noen ville være under dekk. Så vi slapp å benytte de klumpete og ukomfortable vestene som fantes

om bord. Med dagens funksjonelle produkter er det ingen unnskyldning for ikke å bruke vest. Jeg har ved flere anledninger erfart at vester "blåser seg opp selv" når bølgene skyller over båten. Mange fjerner derfor mekanismen og baserer seg på å benytte manuell utløser. Dette kan være skjebnesvangert hvis man ikke er ved bevissthet når man havner over bord. Men vi skal ikke glemme at vesten også kan gi en falsk trygghet. På havet er det line som gjelder. Under røffe forhold klarer man verken å finne deg eller få deg om bord. Moralen er selvfølgelig "å holde seg om bord", men jeg oppfordrer våre medlemmer å gå foran som gode eksempler mht. vestbruk.

NORC (norwegian offshore racing club) tok nylig initiativet til en debatt om norsk havkappseiling. Vi fikk sneket oss med som medarrangør og fikk på denne måten profilert oss godt overfor havkappseilerne i Norge. Møtet ble viet mye oppmerksomhet både på nettsidene til Seilas og Seilmagasinet. Foruten panelet samlet møtet alle de beste seilerne vi har her i landet. Det fremkom også mange gode synspunkter for havkappseilingens fremtid i Norge. NORC's rankingseilaser gjennom sommeren er en stor suksess og havkappseilingen har ikke stått sterkere på flere år. Mer om dette kan dere lese på våre hjemmesider: [www.havseilerklubben.no](http://www.havseilerklubben.no) NORC har også et ønske om å lage en lengre regattabane for seilerne i Hollenderseilasen med start fredag. Vi samarbeider nå med KNS for å etterkomme ønsket med flere alternativer avhengig av vindforhold.

Avslutningsvis ønsker jeg alle medlemmer en fredelig julehøytid og et aktivt nytt år!

Øivinn Brudevoll

---

**NB: du finner oss nå på:**  
[www.havseilerklubben.no](http://www.havseilerklubben.no)

---

# Sony Ericsson Hollænderseilasen 2005

Siste helgen i august stilte 252 båter til start i årets Hollænderseilas. Dette var dessverre en liten nedgang i antall startende båter enn tidligere år. Årsaken til dette kan være flere. Muligens kan det ha sammenheng med de relativt friske forholdene i fjorårets regatta men det kan også være et resultat av at antall regattaer og arrangementer øker og at det blir for liten tid til å være med på alt av det som arrangeres.

Et nytt innslag i årets arrangement var den den Nederlandske ambassadens mottagelse på klubbhustil Son Seilforening fredag kveld. Arrangementet bød på smaksprøver fra landets bryggeri- og destillerispecialiteter og ble meget godt mottatt.

Deltakerne i årets seilas kunne glede seg over nærmest perfekte forhold. Starten utenfor Bile gikk i strålende sol med fin sønnvind. Utover dagen frisket det til og på det meste ble det meldt om 30 knop i kastene. Lensen inn mot mål ble en utfordring og dessverre ble det meldt om et par tilfeller av mannskap som hadde blitt truffet av storseilbommen ved jibbing. I ett av tilfellene ble mannskapet slått overbord. Bevisstløs kunne han selv ikke bidra i den påfølgende redningsaksjonen og mannskapet på Flirt fikk med nød og neppe halt ham ombord. Den uheldige var bevisstløs i flere minutter etterpå før han kviknet til og ble satt ombord i en reportasjebåt som så hendelsen. Vel i land fikk han kontakt med lege som konstaterte hjernertystelse. Slike historier setter nok en gang søkelyset på et tema det har vært mye fokus på denne sommeren og det er viktigheten av å bruke flytevest og til tider også sikkerhetsline.

Første båt i mål ble 10-meteren «Bojar» med Arve Eriksen som skipper. Med seiltid på knappe 6 timer er dette en av de raskeste Hollænderseilasene gjennom tidene og de fleste båtene fullførte i god tid til å kunne ta del i den sosiale delen av arrangementet i Son som fortsatte til langt ut på morgenviksten søndag.

3 nye vandrepokaler ble satt opp i år:

«Hollenderpokalen» Vinner over all: NOR 10787

«Casita» Bavaria 38 med skipper Per Helgesen

«Skaw Race Pokalen» Første båt i mål: NOR 23

«Bojar» 10M Krysser med skipper Arve Eriksen

«Nederlandske ambassadens vandrepremie» Beste

kvinnelige skipper overall: NOR 7437 «Rast»

Maxi 909 med skipper Ragna Tangerud

Øvrige klassevinnere:

Lys u/spinn mindre enn 1,14: David R. Cooper i Vindø 45, «Hananda»

Tur 1: Stig Larsen i Sun Odyssey 49, «Next Wave IV»

Lys mindre enn 1,11: Morten Evensen i Albin Alpha, «Alf»

Lys u/spinn 1,15 og over: Morten Svendsen i Hunter 41DS, «Pia»

Lys 1,12-1,15: Lars Klemsdal i Albin Nova, «Agnes»

Lys 1,16-1,17: Jon W. Ringvold i Omega 34, «Capricorn»

Lys 1,18-1,21: Andreas S.T. Brunvold i First 31.7, «Milliways»

Lys Bavaria: Morten Christensen i Bavaria 35 Match, «Betty Boop II»

Lys 1,22-1,24: Per Helgesen i Bavaria 38, «Casita»

Lys 1,25-1,27: Marius Løken i X-99, «Off Course»

Lys 1,28-1,30: Tor Hove i Elan 37, «Elanor»

Lys 1,31-1,34: Terje Wang i Dufor 40, «Vita III» First 40.7: Jan Erik Ruud i «Marielle VI»

IMS: Einar Koefoed i Farr 50, «Fram XV»

Lys 1,35 og over: Peter T.M. Brandt i Baltic 52, «Roaring Forties»

Flerskrog: Odd Marius Rosvold i TRT 1200, «Våghals»

Skøyter 2: Alf Torbergesen i «Bauta»

Skøyter 3: Terje Smith i «Liv»

Skøyter 4: Halvard Thorstein i «Tora»

Skøyter 5: Jens Moestue i Koster Ketch, «Lavinia»



## REISEBREV FRA WHITE ADMIRAL:

Det er like etter soloppgang 22. oktober 2005. Jeg er uthvilt etter en god natts søvn i trampolinen foran; den lille brisen fra SØ holdt myggen unna. De andre tre valgt å holde sine køyer inne og kan ha slitt litt med både varmen og en og annen mygg. Det var fortsatt 30 grader inne ved kartbordet da sola steg over mangroveklyngen øst på Cayo de Agua, Los Roques kl 06.25. De første pelikanene og brune havsulene (boobies) er på vingene, men det er nesten ikke en lyd å høre. Kan man bedre ha det?

Snart venter morgentrim på akterdekket og en svømmetur før frokost. Vannet er veldig klart, holder ca 28 grader her inne ved stranden, og det er masse fisk å se rundt korallhodene ca 100 m på babord side. Vi har fortsatt nok av mat og vann ombord, men den siste bananen er temmelig svart og bløt, og vi må snart tilbake til Gran Roque og se om det er kommet noe fersk frukt og grønnsaker fra fastlandet.

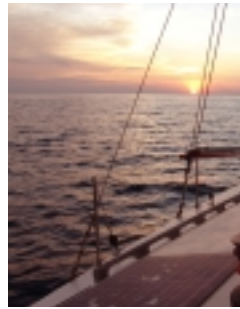
### Et land med store variasjoner

«Fastlandet» er Venezuela, ca 75 nautiske mil sørover. Hjemme i Norge forbinder folk flest Venezuela med spansktalende Sør-Amerika, olje, vakre kvinner, slumstrøk og leirras. Noen vet at det styres av en frittalende, reformvennlig president; Hugo Chaves, en åpenlys kritiker av George Bush og en god venn av Fidel Castro. I landet bor 26 millioner mennesker, de fleste er mestiser. Her er et utrolig fugleliv, tropiske regnskoger, sletteland og høyfjell.

Orinocodeltaet og verdens høyeste foss; Angel Falls finner man også i dette landet. Men hvor mange vet at det varierte landet også har en lang kyststripe full av vakre øyer sør i Det Karibiske hav? På det året White Admiral har vært i Venezuela har vi besøkt blant annet. Los Testigos-øyene, Margarita, Coche, Mochima-øyene og Tortuga, men Los Roques er nok selve diamanten i juvelen! Geologene forteller oss at dette digre atollen på ca 15 x 25 n. mil i omfang opprinnelig var et høyt, vulkansk

fjellmassiv som over millioner av år har forvitret til under havoverflaten. Tilbake er korallene som vokste på sidene og etter hvert på toppen av store og små vulkaner og nå danner perfekte laguner hvor vi havseilere kan ankre på 2-3 meter fast, hvit og pudderaktig sand. Bare hovedøya Gran Roque (knappt 2 n.mil lang) har et par bevarte vulkantopper, det høyeste på 130 m. Der i landsbyen Puerto El Roque finner man

strengt forbudt. Det er heller ikke lov å skade korallene eller ta de flotte kjempe-konkyliene, verken levende eller døde, selv om de siste finnes i svære hauger nesten overalt. Vår sønn, Robert, var med oss noen dager nylig, og da han tok lokalfly tilbake til Caracas konfiskerte sikkerhetsvakten en solbleket flammekorall i bagasjen hans. Vi hadde funnet den på stranden, og Robert ville gjerne ha den med seg



de ca 400 personene som bor her fast og som stort sett lever av turisme. Gatene er av sand, trær og fargerike busker er bevart mellom ca 60 sjarmerende, små gjestehus. Rundt på noen av øyene er det også klynger av enkle hytter hvor fiskere fra Margarita og fastlandet bor i perioder på 2-3 måneder av gangen.

Dette er vårt tredje to-ukers opphold på Los Roques siden midten av september. Ombord nå er min mor Eli, snart 90 og fra Sandefjord, og vår venninne Rigmor fra Flekkerøy. Før det hadde vi Susanne & Frode Filseth fra Tromøy her, og så familien Sola/Fischer med fem medlemmer fra Kristiansand - så vi begynner å bli kjent på de beste ankerplassene!

Myndighetene på Gran Roque hilste og smilte som om vi var gamle venner i forrige uke da vi klarerte inn og betalte avgiftene for tredje gang (ca 14 kr per fot, og 80 kr for hver person ombord for 15 dager). Heldigvis mistenkte de oss ikke for å drive med charter, noe som er strengt forbudt her for utlendinger.

Øyriket har vært en beskyttet nasjonalpark i mer enn 30 år, så her er nesten ikke bebygget, og det er masse fisk og fugl - også stor fisk. Man har lov til å fiske på vanlig måte med dorg, sluk eller bunnsnøre, men harpunering er

til Merida i Andes hvor han jobber for tiden, men heller ikke slike suvenirer kan man ta med seg ut av øyriket.

### Ny havseiler og ny livsstil

White Admiral har vært her i Venezuela nå i litt over ett år. Før det har vi besøkt blant annet England, Kanaløyene, Spania, Portugal, Madeira, Kanariøyene, Kapp Verde, Barbados, St Vincent Grenadinene, Grenada og Trinidad. Detaljer og bilder fra seilasen kan interesserte finne på vår hjemmeside [www.whiteadmiral.com](http://www.whiteadmiral.com)

Det var sommeren 2003 vi brøt opp fra Kristiansand. Diana og jeg er leger og hadde jobbet mange år som privatpraktiserende spesialister. Men nå ønsket vi en endring i livsstil og en ny periode med havseilas mens økonomien, familieforhold og helsa tillot det. Så vi solgte våre praksiser og vår gamle Ford, leiet ut huset for en toårs periode og flyttet ombord. Vi håpet å gjenoppleve noe av eventyret fra jordomseilingen med Red Admiral (1977-82) og flere trivelige kryss med samme skute over Atlanteren og i Karibien i årene 1989 - 1996. Vår trofaste skøyte ble solgt i 1999 i Barbados i en periode da havroing dominerte vår fritid.

Diana bestemte at en evt. ny havseiler måtte

være en katamaran: Hun var lei av å seile på skrå og ville ha mer plass! I 2000 fikk vi nyss om en 42 fots tysk katamaran, Grung Thep, som var til salgs. Vi besøkte båten da den var innom Kristiansand på sommer-seilas, og vi ble veldig interessert. Båten var allerede utrustet med tanke på havseilas. Eieren, matematikeren Friedhelm Hechler, skulle emigrere til Canadas vestkyst samme år, men hadde gitt opp den

varmeapparat, ferskvannspumpe, Isotherm kjøleskap, stort vaskerom med Baby Blake og dusj er også nye luksusartikler. Men Taylor parafindrevet, trebluss komfyr er en trygg, gammel kjenning fra Red Admiral. Litt forbedringer har vi foretatt; anlegg i baugen for å håndtere to anker samtidig (en vane vi ser ut til å være alene om), mer kjetting og tauverk er innkjøpt, en DCS VHF er montert med antenne



opprinnelige planen om å seile dit. Etter en prøveseilas St. Hans-aften 2001 i Kappeln, NØ i Tyskland, skiftet båten eier og navn (en ny sommerfugl) og vår venn Frode, han som nylig var på besøk her i Los Roques, seilte båten hjem til Kristiansand for oss i september.

White Admiral er en BaltiCat 42 bygget i Kappeln i 1997 av Stephan Hüttermann, som driver en enmannsbedrift og har bygget ca 15 liknende båter. Skroget er i WEST-bygget mahogni (fire lag) med et ytre lag glassfiber, bjelker i laminert mahogni, alt bundet sammen i epoxy; pent og solid utført. Overbygget er glassfiberarmert, sandwich plast. Båten er 12,7 m lang, 6,7 m bred, masten er 16 m høy og den har to meter lange, faste (hule) kjøler på hvert skrog og trenger litt over 1m vann for å flyte. Vekt opprinnelig ca 6,5 tonn, nå et par tonn mer. Motorene er to tosylindrede Yanmar 18 HK diesel med seildrev og faste propeller. Standard seilføring med storseil og full fokk/genoa er ca 83 m\_ som gir en fart på 8-10 knop i slør og frisk bris. Rullefokk, selvsagt, og en variert seilgarderobe fulgte med, inkludert 108 m2 stor genaker. Dessuten redningsflåte, tre anker, radar, GPS, Autohelm 4000, og moderne seilinstrumenter. Varmtvannsbereider, Vebasto

i mastetoppen, ny Avon gummijolle med liten påhengsmotor, nytt Kiwi storseil er sydd i Kristiansand, utvendig sleidespor til stormasten er anskaffet. Iridium satelitt-telefon er overført fra robåten Star Atlantic II - den gamle Atlas amatør-radioen måtte vike for moderne e-post. Soltak og vindustrekk og små vifter er nesten en nødvendighet i tropene. Senere har vi også montert en targa med to store solcellepanel og en vindstyrt generator i Trinidad (kjøleskapet bruker mye strøm!), og i Venezuela nylig fikk vi malt om overbygg og dekk fra lysegrått til hvitt. Nå kan vi gå barbent på dekk også midt på dagen! Forbedringer og reparasjoner er i det hele tatt en kontinuerlig prosess på en slik båt. Det går sjelden mer enn et par dager uten at noe må gjøres, men det er også noe av det som er spennende og utfordrende ombord!

### Planer og realiteter

Den opprinnelige planen var en sakte jordomseiling delvis med min mor som passasjer. Hun kom på i Portugal i september 2003, etter at vi hadde giftet bort vår datter Elisabeth i England, og ble med til Trinidad nesten ni måneder senere. Men hun trenger nok landjord mer enn vi kan tilby under seilas, og

Diana og jeg har også savnet barn og barnebarn, venner og jobb, så fra i fjor sommer har vi valgt, så lenge min mor lever, å lagre båten på land i perioder mens vi jobber som legevikarer i gamlelandet. I fjor sommer og i vinter betydde det at vi selv måtte leie hus i Kristiansand, men i sommer var vi tilbake i Vigeveien.

Tre ganger har vi nå hatt White Admiral på land. Først i Trinidad, hvor det var trygt, dyrt og fuktig, så to ganger i Venezuela. Her er klima atskillig mer skånsomt, det regner mindre enn i Trinidad og østre Karibien. I PMO Marina, Puerto la Cruz hadde prisene gått opp etter at orkanen Ivan herjet Grenada i september i fjor og gjorde Venezuela mer attraktiv som lagringsplass, allikevel var det rimeligere enn Trinidad. I Astillero Higuerote, Carenero, halvveis mellom Puerto la Cruz og Caracas, var det mye billigere. Der fikk vi også en god pris for den store malerjobben. Men det viste seg dessverre ikke å være like trygt... Tre uker før vi ankom 13. september sov den bevæpnede nattevakten dypt og godt mens tyver forsynte seg ombord. TV, PC (med elektroniske kart), printer, to GPS, Jotron nødpeilesender (et trist tap, den hadde reddet Elisabeth i 1999 og var Dianas og min trygghet på våre solo roturer over Atlanteren), TV, to radioer, elektrisk og annet verktøy, elektrisk kjøkkenutstyr, inverter, etc.. Ingen forsikring... En Honda generator og påhengsmotoren fikk vi utrolig nok igjen fra kystvakta og hittegodskontoret i Higuerote,

men ikke uten masse vidervedigheter. Hell i uhell var at Frode & Susanne kom for å seile med oss to dager senere og rakk å ta med et par viktige saker fra Norge.

Eieren av marinaen, Yezabel Yuffa, var veldig fortvilet over innbruddet på vår båt og en annen båt lagret like ved siden. Nå er marinaen sikret bedre, nye nattevakter er ansatt og vi får mye goodwill, inkludert avtale om gratis løfting og opplag fra november til februar, som er neste periode da vi flyr hjem for å jobbe. Men før det fortsetter vi å kose oss her på øyene, hvor folk bare er vennlige og ærlige, og en flytur til Galapagos blir det også i november. Der skal vi selv være passasjerer på en mini-cruise med historie som tema, og jeg skal fortelle min versjon om hvorfor nordmenn emigrerte til det særegne øyriket på 1920- og 30-tallet.

Så livet på en havseiler er fortsatt veldig bra. Navigasjonen er langt enklere, vi har bedre økonomi og mer komfort og mer tid og ro på oss enn for 25 år siden. Men litt savner vi nysgjerrige barn ombord (det var gøy med familien Sola/Fischer her nylig – jfr. hjemmesiden!), men naturen over og under vann og menneskene vi treffer er minst like spennende som før.

Ingen tvil: Verden er fortsatt verd å se nærmere på!

Hilsen fra Stein og Diana Hoff,  
Los Roques, Venezuela

---

## Invitasjon til NHK-medlemmer fra Island:

Royal Cruising Club  
High Latitudes Dufferin Meet  
Reykjavik, Iceland  
12th – 16th July 2006

Many cruising yachtsmen will have read «Letters from High Latitudes» published in 1857. The 150th anniversary of Lord Dufferin's voyage falls next year, and members of other cruising clubs are invited to join this unusual celebration.

James Nixon is organising this event for the RCC.

Contact him for details at: 1, Hamilton Villa, Bangor, Co Down, Northern Ireland, BT20 5PG, email: jamesnixon@btconnect.com, tel: 0044 2891 474015, mob: 0044 7811 397546

## Markedsundersøkelsen sjøsentrene og bøyer

Vi sendte i mars måned ut en forespørsel til de av våre medlemmer som har oppgitt sin e-postadresse, ca 160 stykker om bruk av bøyer og sjøsentre. Vi fikk inn 83 svar.

Som det ble påpekt av noen, kan neppe en slik undersøkelse gi et objektivt svar. Det er sikkert mange, særlig eldre som ikke har e-post, og benytter bøylene annerledes og muligens i større grad enn yngre med tilgang til e-post. Fordeler de som ikke har e-post seg lik de som har tilgang til e-post, er det nærmere 150 av våre 280 medlemmer som ser dette som en positiv medlemsfordel (om de som ikke har svart ikke er interessert). Antagelig er dette enda høyere om slutningen over at eldre uten e-post er hyppigere brukere enn yngre med e-post er riktig.

Ikke alle hadde brukt bøylene de siste årene, enten på grunn av for stor båt, eller at de for tiden seilte i andre farvann, men disse så allikevel tilbudet som positivt. Alle unntatt to medlemmer som svarte sa at de så positivt på tilgangen til bøyer, og så det som en vesentlig medlemsfordel. Disse to stolte mer på eget anker, og mente NHK's medlemmer burde ha nok kompetanse til å ankre uten og være

avhengig av bøye eller brygge. Andre synes det er fint å slippe og «bale» med anker, som stadig blir tyngre med årene. Bruken av sjøsentrene var ikke i samme grad like positivt.

Markedsføringen her har sikkert vært for dårlig, og er et nyere tilbud som ikke er like kjent. Det gir heller ikke den samme grad mulighet til å ligge alene i en uthavn, som sikkert mange ønsker seg i blant.

Flere klaget over bøyer som har manglet i flere år, og styret har sikkert ikke gjort en god nok jobb her. Styret er nå på jakt etter en som har tid og lyst til å ta på seg dette ansvaret. De siste årene har bøyesejefene vært dyktige personer, men som har hatt ansvarsfulle krevende jobber i egne firma som nødvendigvis må prioriteres. Har noen forslag til kandidater som kan påta seg dette vervet, og som også bør være bruker av bøylene, brenner for dette og har tid, så meld fra til valgkomiteen eller en i styret snarest. Økonomien vår er det jo ikke noe og si på, så det er bare å trykke på de riktige kanaler, så kan vi få alle bøylene på plass. Noe tyngre arbeid vil ikke dette medføre da arbeidet med å legge ut bøyer, overlates til profesjonelle.



### Høstfest med BERSERK-foredrag

16. september ble den årlige høstfesten avholdt. Til nærmest fullt hus holdt Jarle Andhøy et foredrag utenom det vanlige. Denne gangen var det turen til Antarktis vi fikk høre om; spennende, underholdende og morsomt kan vi være enige i at det var! Og at Jarle er en god sjømann er det ingen tvil om! Vi håper etterhvert på å få høre mer om Jarles fantastiske ekspedisjoner i sin 27 fot Albin Vega.

### Klubbefekter

Klubbefekter kan bestilles fra Inger Føyen, Tlf privat: 66 84 68 02 eller pr e-mail: inger.foyen@kreft.no. Nydelige ullgensere: 450,- Alle vimpler: 200,-

## En liten standerhistorie fra en av våre medlemmer:

Som medlem av NHK og etter klubbens regler har klubbens flagg hengende under babord saling. Dette var også tilfelle da jeg forlot båten på Hankø Yacht Club etter å ha seilt NORC klassemesterskap 9.-11. september. Når jeg kom tilbake for å hente båten den 24. september lå båten på samme sted og i tilsynelatende i samme stand som da jeg forlot den, men med ett unntak, NHK flagget som hadde hengt under babord saling, var borte. Den eneste mulige forklaring ble at noen hadde vært ombord i båten og fjernet flagget. Tyvene hadde ikke fjernet noe annet og ikke etterlatt noen spor, de har til og med vært så «snille» og surret fast snoren som flagget hang i.

Det kan ha vært en impulshandling eller et planlagt tyveri. Om det har vært en eller flere personer innblandet er også vanskelig å si. Motivasjonen for denne handlingen kan være flere som f.eks.: 1. Noen som ikke visste hva flagget betyr, men syntes det var fint som souvenir. 2. Personer som ikke er medlem i NHK, men ønsker seg fordelene flagget gir. 3. Personer som har fått avslag på søknaden sin i NHK.

Hilsen:

Dag Skarsgård, S/Y Kristin,  
NOR 10168, Blå First 40.7

### Flyt Forlag har de maritime klassikerne:

*John Caldwell:* I 1946 krysset John Caldwell Stillehavet i et nøtteskall av en båt. Idéen til sin dristige ferd fattet han da han etter krigen ville reise fra Amerika til Australia for å hente hjem sin krigsbrud. Mens han streifet omkring i Panama for å få hyre, kom han over seilbåten «Pagan», en liten farkost på 29 fot som opprinnelig stammet fra Norge. Etter litt trening i smult farvann, la han så ganske alene ut på sin eventyrlige seilas. Høydepunktene i boken er skildringene av et fantastisk basketak med en diger hai som ødela motoren, og av en huiende orkan som ribbet båten fullstendig.



[www.flyt.no](http://www.flyt.no)