

# NEPTUNs

NR 1, 2001

10. ÅRGANG

## Formannen har ordet

I min "formannen har ordet" november 1998, skrev jeg: " Det har vært mye vær, noe som har gitt oss seilere gleder, bekymringer og dessverre sorger. Vi minnes de seilere som endte sitt liv på havet med sorg og ettertanke. Hvordan unngå at det skjer med meg og mine.

Sommerens tragedier har vært mye omtalt. Gode råd mangler ikke.

Politikerne tror på redningsvest, fartsgrenser og alkoholforbud. Vi som seiler på havet, hjelpes ikke av slikt. Ansvar for sikkerheten må vi ta selv. Hold deg om bord, er vårt motto. Vår sikkerhet er skli - sikre sko, livliner- godt festet og korte nok, varmt tøy, gjerne overlevingsdrakt. Tilstrekkelig med mat, drikke og hvile, er viktig. Husk å reve i tide, og ha alltid anvendelig utstyr i orden, og håndterbar båt. Dette tenker vi igjennom, planlegger og arbeider aktivt med slik at neste sommer går uten at vi mister noen seilervenner.

Igen har en seiler omkommet. Tre mann i en havseiler på vei til Skagen. Alle meget rutinerte. En faller over bord og det tragiske skjer. Det er etterpå lett å tenke - "hvis bare" -. Hadde han festet linen, eller hadde han hatt overlevingsdrakt eller hvis...

Skipperansvaret er stort. Vi skal passe på alt. Redningsutstyret skal være i orden og på plass. Alle skal kjenne til de sikkerhetskrav som stilles - og følge dem.

Noen av oss driver charter med båtene. Hver gang det skjer ulykker med passasjerbåter reagerer Sjøfartsdirektoratet med nye regler og krav. Etter Sleipner ulykken har det vært fokus på redningsflåter, hydrostat utløsere og ikke minst thermovester. " Regatta" lager

thermovester med isolerte ermer og shorts som reduserer varmetapet der det er størst.

Noen irriteres over at det som var godkjent i fjor ikke lenger er godt nok i år. Jeg er personlig glad for at noen bruker hele sin arbeidsdag på å forbedre sikkerheten til sjøs. Takk.

En som virkelig har gitt sin dag til sikkerhet ombord i seilbåter er Jan Herman Linge. Det er hyggelig at vi endelig har fått gitt ham æresbevisningen "Innbudt Medlem".

Han har alltid arbeidet for å "utvikle seilbåter der fart og sjødyktighet er forenet og avpasset på den mest formålstjenlige måte" og "fremmet og oppmuntret til navigasjon og sjømannskap samt å utbre kjennskap til seilbåtens utrustning og skjøtsel".

Slik det står i vår formålsparagraf.

Få har gjort så mye for norsk seilsport som Jan Herman. Ingen andre har fått antatt to OL båter. Først Soling og nå Yngling som ny damebåt. Det har på nytt gitt Jan Herman travle tider. Det gleder.

Han mottok sin nål med sølv ankerkjetting på vår festen til stor jubel.

Vi har gitt "Hederstegnet" til Diana og Stein Hoff. De dro som kjent på jordomseiling med Red Admiral og skrev en meget god bok om turen til manges glede. De har vært svært imøtekommende og hjelpsomme for seilere som har bedt om råd senere. At de begge har RODD!! over Atlanterhavet, viser at vi har med virkelige havets entusiaster å gjøre. De fikk også sin heder på vår festen. Der ble det også delt ut plakett for langferd til to Vestindia farere. Gratulerer.

Vi ønsker oss en hyggelig sommer, med god vind og pent vær.

Erling

## Om bøyene, igjen

Stig Hatlo pleier å si: "Den som vil ha det beste må tåle det verste". Vi tåler og vi får mye glede på sjøen.

Gleden får vi også i fellesskapet etter en seilas, kanskje longside hverandres båter, kanskje i en NHK bøye. Dessverre har det allerede kommet rapport om ubehageligheter ved en bøye. Seks –syv båter lå longside. Da nestemann kom, ble han/hun avvist p. g. a. av belastningen på bøya. Det hele var sikkert ikke alvorlig, men ubehagelig.

Vi har fått spørsmål om hvor mange båter, hvor mange tonn o.l. bøyene tåler. Det kan vi selvfølgelig ikke svare på, eller garantere. Vi legger ut og vedlikeholder bøyene etter beste evne. Men belastningen de tåler kan variere med bunnforhold, hvordan moringen ligger og mye annet. Styret tar selvfølgelig intet ansvar for bøyenes kvalitet. Det er skipperens ansvar å fortøye skikkelig. Med Eileen II legger vi anker for overnatting. Det kan godt tenkes at bøya tåler oss i en frisk bris, men ikke i en storm.

Hvem bestemmer hvem som kan ligge i bøyene. Svar i hht. bøyereglementet: Seilbåter som er under kommando av et NHK medlem og fører stander under babord saling. Vennligst les hele bøyereglementet før sommerens seilas.

Den båten som kommer først velger selv om han vil ha andre ved sin side, og ønsker velkommen ved å fendre. Hvis man vil ligge alene kan det enten vises ved å late som man ikke ser andre komme, eller ved å forklare. Vi, som kommer etter, får bare respektere dette med et smil og en hyggelig hilsen.

Vi har nå fått klarsignal fra Sjøsentrene om at vi kan disponere en plass pr. sjøseater etter samme regler som for bøyene. Max 24 timer, under kommando av medlem, med stander, bortsett fra pkt. 5. Det forutsettes at det er ledig plass og vi kan ikke jage bort noen. Vi får ikke egne merkede plasser, men tar en ledig.

Dette gjelder sjøsentrene i Oslo, Killingen, Kavringen, ikke Herbern på Aker Brygge, men Drøbak, Valle, Fredrikstad, Risør, Lyngør Seilmakerverksted, Lyngør fjorden Marina Sandstø Maritime i Tromøysund og Trysnes Marina og ferieseater i Søgne. Se deres nettsider: [www.sjosenteret.no](http://www.sjosenteret.no). Vi lager link dit fra våre sider, [www.nhk.nu](http://www.nhk.nu).

Vi håper dette blir til glede for våre seilende medlemmer.

Erling.

## VÅRFESTEN 2001

Vårfesten 31. mai ble nok engang en meget vellykket samling, 48 til bords. Nydelig mat ved hyggelig dekket bord gav god stemning og spesielt innbudte gjester: Stein og Diana Hoff, Jan Herman Linge og Anne Brevig og Martin Wennesland gav festen en ekstra glans. Stein og Diana Hoff ble tildelt NHKs Hederstegn, klubbens høyeste utmerkelse, og fikk utdelt nål og diplom. Jan Herman Linge ble invitert som "Innbudt medlem" og fikk overrakt nål og diplom.

Sven og Anne Jacobsen og Mona og Arne Røseth fikk utdelt langferdsplaketten.

Etter mange gode ord fra Erling ble det servert kaffe avec om bord i El-Beba, Vilde og X- Otto. Vi takker Torun Bush for tålmodighet med sene påmeldinger, og for prikkfri gjennomføring.

## KALENDER 2.HALVÅR 2001

* Sommertreff	28. – 29. juli
* Hollændern	1.- 2- september
* Høstfest	7.- 9..september
* Medlemsmøte	20. november

## SOMMERTREFF 2001

Vi gjentar suksessen fra i fjor og møtes på Mærdø for Olsok feiring. Ankringsplassen er i bukta hvor NHK - bøya ligger. Vel møtt!

HØSTFEST 7.- 9.september på STEILENE  
- Hestehagen fredag 7.sept.  
- Tilbringerseilas lørdag kl.12.00 8.sept.  
- Fest i fabrikkbygningen kl.18.00 8.sept.  
Innbydelse kommer.

MEDLEMSMØTE 20.november kl.19.00 på Dronningen.

Foredrag av Arvid Tjeldnes :  
- Seilaser - OSLO – NORDKAPP

## PANTAENIUS - FORSIKRING

Vi minner om fordelene ved å forsikre båten i Pantaenius:  
Premierabattene blir beregnet av de nettopremier Pantaenius tilbyr :

Kasko :	8%
Ansvar og ulykke	20%

Forutsetningen for rabatten er at 20 NHK – båter er forsikret i selskapet. Vi mangler 7 båter.

Kontakt Erik Berg, TLF. 22734890, for mer informasjon.

## REGATTASEILAS 2001

\* SHETLAND RACE – 27.juni til 2.juli  
Salty Seas Shetland Race 2001, en seilas på 409 nautiske mil. Bergen – Shetland: 208nm, Shetland – Bergen: 201nm. NHK har satt opp en pokal. Seilassen teller som kvalifiserende seilas til medlemskap i NHK.  
NB!-Etteranmeldinger aksepteres selv om den ordinære påmeldingsfristen gikk ut 1.mai.Nølere har dermed fortsatt sjansen.  
(Notert 10.mai)

### Maritim bruk av HF radioutstyr på ikke radiopliktige fartøy.

HF radioutstyr som oppfyller kravene i ETSI standard ETS 300 373: "Technical characteristics and methods of measurement for maritime mobile transmitters and receivers for use in the MF and HF bands" kan installeres og konsesjoneres dersom innehaveren har relevant maritimt operatørsertifikat.  
Godkjent HF radioamatørutstyr kan uten videre benyttes om bord på norske skip dersom brukeren har relevant radioamatørsertifikat.  
HF radioamatørutstyr kan gis midlertidig tillatelse til også å forsynes med maritime HF frekvenser. Slik tillatelse kan gis etter søknad i hvert enkelt tilfelle og for installasjoner om bord på ikke radiopliktige fartøy som skal ferdes utenfor norske farvann. Det forutsettes at brukeren har både radioamatør- og maritimt operatørsertifikat.  
Vi vil påpeke at radioamatørutstyr generelt ikke er konstruert for maritimt bruk og det kan derfor ikke forventes at utstyret er like motstandsdyktig mot maritimt miljø som godkjent maritimt radioutstyr er. Det må videre sterkt understrekes at radioamatørutstyr ikke kan være del av det internasjonale maritime nød- og sikkerhetssystemet (GMDSS) og at det ikke kan erstatte noen deler av en påbudt radioinstallasjon.

Ved Eirik Blikrsrud

Hvis spørsmål kontakt : Bjørn Sørensen  
Tlf. 66763621  
BSO@nycomed.com

## Mayday i Biscayabukten

Så endelig, etter alle disse år - sto jente-drømmen for døren. Atlanterhavet skulle krysses og det som deltager i ARC-regattaen. Jeg hadde skaffet hyre på en 80 fots engelsk one off båt - Creightons naturally. Den har deltatt i

Whitbread to ganger og vant turklassen i 1989/90.

Det var et fast mannskap på syv ombord og vi var elleve betalende gjester. Jeg hadde fått forsikringer om at mannskapet var profesjonelle seilere og at vi betalende var seilere med erfaring.

En hadde aldri vært i båt før, en hadde noe jolle-erfaring, et par hadde leid seg inn på båter de siste 3 årene; det var kun 3 av oss betalende som hadde lang seilerfaring.

Skipperen på 35, var nyutdannet - og hadde sin første sesong som profesjonell skipper. Av det øvrige faste mannskapet var to i 25 års alderen, resten var fra 19 og nedover - yngstemann var en vever jente på 15 – 16 år. Det var ikke et mannskap som oste erfaring og trygghet. Av praktiske grunner mønstret jeg på i Southampton den 1. november, for å seile båten til Kanariøyene. Denne avgjørelsen skulle vise seg å gi meg mitt livs mareritt. Ettersom ARC-regattaen startet 19. november hadde vi liten tid - et dårlig utgangspunkt for seilere. Vi kastet loss natt til 3. november, mange timer forsinket.

Undertegnede var sjøsyk mesteparten av de første døgnene, ellers gikk alt relativt greit, bortsett fra et uhell med dieselfyllingen. De hadde glemt å koble til slangen under dekk, så de første litrene med diesel gikk dermed rett ned i en køye og videre til kjølesvinet, som er romslig på en 80 foter. Det stinket diesel i båten, noe som medførte at flere ble sjøsyke.

Hvor om alt ting er - det blåste friskt og i min grønnbleke tilstand hadde jeg fått med meg at vi hadde hastverk, for å slippe unna stygt vær..... Søndag morgen opprant og endelig var jeg fit for fight. Sjøsyken var som blåst bort - det passet ypperlig for jeg hadde "motherwatch", dvs. lage og servere måltidene, samt oppvask, dørkvask osv. Første del av dagen gikk greit. Det blåste friskt. Jeg stakk hodet ut med jevne mellomrom for å servere og få frisk luft, sjøen ble stadig grovere ettersom vinden bare økte. Det var en utfordring å servere i de høye bølgene.

Plutselig kom det en stygg lyd fra dekk og jeg visste med en gang at noe var aldeles galt; dette var ikke en god seil-lyd. Ingen i mannskapet fortalte imidlertid hva som hadde skjedd, men til slutt fikk jeg ut av dem at storseilet, som var revet til nederste saling, var fleorret i stykker. Vinden tiltok ytterligere og fokka ble tatt ned. Dermed seilte vi nå på bare riggen - og vi var på god vei inn i Biscayabukten. Det var for sent å søke nødhavn. "Jolleseileren" ville gå til land, men jeg forklarte henne at det var umulig. Da noen av gjestene var på vei opp for å ta sin tørn, prøvde jeg å stoppe dem. Dette var ikke vær for uerfarne, som heller ikke kjente båten. De

forstod imidlertid ikke alvoret, men ble heldigvis stoppet av skipperen som sto til rors. Og der ble han stående.

Mange av gjestene satt og lå i salongen, som var på babord side. Jeg fant ut at det var bedre hvile å få i køya, som var nest forreste, øverst til styrbord. Etter hvert fikk vi trøbbel med motoren og generatoren, og dermed også lyset. På grunn av den høye sjøen kom det vann i kokeapparatet så det ble slutt på varmmat/drikke. Natten falt på og det var en uhyggelig stemning ombord.

Det ble ingen søvn den natten, og jeg fryktet at drømmen om Atlanterhavet var i ferd med å glippe. Båten kastet noe voldsomt på seg i den enorme sjøen, jeg var glad for at jeg er vant med de dramatiske lydene det blir under dekk, og jeg valgte å stolte på båten.

Det er mørkt, det lukter diesel, det er kaldt og vinden uler som besatt. Jeg griper etter lommelykten.

Plutselig kommer et voldsomt og langvarig brak, et vanvittig lydbilde. Samtidig blir jeg presset med ansiktet ned i skutesiden, mens vannet fosser over meg - jeg sluker vann. Et øyeblikk er jeg helt sikker:

NÅ skjer det, nå går vi ned - "ikke f... om jeg går på denne måten" er neste tanke, og jeg kaster meg rundt og klarer til slutt å kjempe meg fri av køya og ut på dørken. Da har båten kommet seg på rett kjøll igjen - men ellers er det ingenting som er rett. Alt, fast og løst havnet på styrbord side i et ellevilt kaos. Ingen dørkplater ligger på plass, batteriene, kopper og kar, bøker alt har forflyttet seg. Til og med ankeret, som var tjoret nede i en kiste med sikret lokk, kom seilende og landet i køya under meg. Der lå det heldigvis ingen. Vi som lå i køyene var uskadd, det var

verre med de som var i salongen og de to som var på dekk. Ingen ble imidlertid alvorlig skadet. Da det smalt kl 0615 mandag morgen var vi ganske nøyaktig midt i Biscayabukten. Vinden var oppe i 65 knop, og skipperen hadde registrert målinger helt oppe i 80 knop. Vi hadde seilt på bare riggen hele natten og hadde tidvis logget 19 knop. Bølgehøyden var på 15 meter. På vår ville ferd gjennom natten kom vi til slutt ned en enorm bølge med frådende skum over alt. Farten ble høyere enn noensinne, skipperen anslår den til å ha vært ca 30 knop; baugen er i ferd med å grave seg ned, og hele båten begynner å vibrere. Om ikke det er nok så reiser hundreårsbølgen seg bak oss og broatner oss over mot styrbord. Vi ble slått mer enn 90 grader over på siden før båten sakte, men sikkert – reiser seg igjen. Forts. neste nr...

Vanja Dietrichson

Redaktøren oppfordrer medlemmene til å sende meldinger, reisebrev, innlegg, kommentarer og annonser til *NEPTUNs*.

**NORSK HAVSEILER- OG  
KRYSSERKLUBB**

Postboks 11, 1381 VETTRE

***NEPTUNs***

Redaktør: Tove Myhre  
Vingolfveien 12B  
1170 Oslo  
Tlf. 22 29 88 70