

A

# Adressebok

---

La oss like godt begynne med det aller beste av våre gode råd. Du må vite hvor du har ting ombord. Og du skal ha veldig mye med deg. Før du begynner å pakke båten kjøper du en liten adressebok. Lag gjerne en tegning av båtens stuerom forrest i boka, og sett en bokstav eller et tall på hvert eneste sted du kan tenke deg du kommer til å stue bort ting.

Når du begynner å bære ting ombord, fører du alt inn i adresseboka – med blyant! Det hender du må bytte om på ting underveis. Jeg pakket all hermetikk på styrbord side, den samme siden vi skulle ha dieselmotorkanner, og vi fikk slagside før avreise, så jeg måtte stable om. Skipperen må gjerne ha sitt verktøy og reservedeler i egne stuerom, men skriv opp hvor du gjør av det. Skifte dieselfilter? Slå opp på D i adresseboka. Ligger i stuerom L2. Myggnett til luka i forpiggen, hvor gjorde vi av det? Slå opp på M. For matvarer som hermetikk og melblandinger skrev jeg også opp antall og korrigerter etter hvert. Dermed visste jeg når jeg tok den siste boksen fiskeboller.

Det er litt arbeid med å skrive opp absolutt alt – men du verden hva du har igjen for det. Det er ikke morsomt å lete gjennom halve båten etter noe du vet du har med men ikke kan huske hvor er når du er midt ute på havet. Da går det skrått og det er dønninger, og du blir garantert sur av å komme helt ned til bunn av et stuerom hvor akkurat den tingen *ikke* befinner seg! Ta heller jobben med å føre inn i boka

mens du pakker og stuer. Vi glemmer så fort. Vi husker kanskje hva vi tar med oss, men det er ikke mulig å huske hvor vi gjør av alt. Mange ganger vil du oppleve at noen ombord sier «Har vi...?» eller «Hvor gjorde vi av...?» Det er bare å slå opp i boka. Og ha boka på et fornuftig sted hvor det er lett å finne den igjen, i kartbordet for eksempel. Fortsett å skrive ned ting du bringer ombord underveis. Vinflaskene vi kjøpte på Carriacou, la vi dem under køya i forpigggen eller ned i kjølsvinet? Slå opp i boka. Har du gjort lekse di finner du da også ut at du har tre flasker igjen.



# Alder

---

Når man ser på det som kommer fram i media, både i bøker og radio- og TV-programmer, kan det virke som om det er to grupper langturseilere. Den ene består av de unge eventyrlystne, ofte unge menn. Det finnes en del av dem. Og den andre gruppen er pensjonistene, de som har tid og råd til å foreta en slik reise.

Vår erfaring er langt mer variert. Vi traff folk i alle aldere, fra meget godt voksne pensjonister til spedbarn på under et år. De som foretar en slik tur utgjør et helt vanlig gjennomsnitt av befolkningen. Men felles for dem er vel nettopp at de har valgt å prioritere hva de vil bruke tid og penger på.

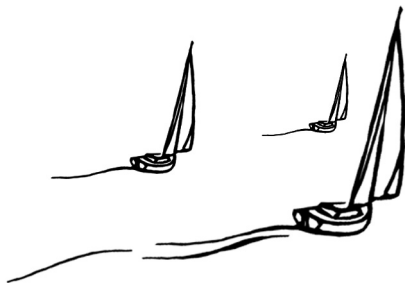
De som er i arbeidsfør alder kvier seg kanskje for å be om permisjon et år. Mange gjør nettopp dette, men enkelte får også avslag på en slik forespørsel. Det stoppet ikke et ungt par vi traff underveis. De sa opp jobbene sine og regnet med å kunne skaffe seg nye jobber da de kom tilbake. Og det gjorde de. Det kan virke risikabelt i våre dagers arbeidsmarked, men det kommer vel litt an på hva man arbeider med og om man er villig til å skifte beite. Som arbeidsgiver ville jeg sett veldig positivt på en søknad fra en person som var villig til å ofre en sikker jobb for å gjennomføre en slik reise. Det gir positive signaler om personlighetstrekkene til søkeren.

# Alene?

---

Noen legger opp til en tur hvor de selv vil bestemme fart, retning og hvilke steder de vil besøke. Men helt alene blir man aldri. Verdens største havgående regatta, Atlantic Rally for Cruisers, ARC, starter fra Las Palmas i slutten av november hvert år. Se også ARC.

De som ikke vil betale for å slå følge over Atlanteren med ARC, eller de som gjerne vil innom Kapp Verde øyene mens de allikevel befinner seg på disse kanter, velger å seile alene. Men som nevnt, alene trenger man ikke seile uansett. Det går en strøm av båter ned mot Kanariøyene hver høst, og svært mange av disse skal over havet. Man treffer folk og kan godt avtale og forsøke å seile i flokk. Vi kjenner norske seilere som har fulgt den varianten også. Det har ikke bare med individuelt kursvalg å gjøre, det kan også ha en økonomisk side. Det koster å delta i ARC, men vi sparte i alle fall mye på forsikringen fordi vi deltok.



# Ankere

---

Siden det er smått med marinaer i Karibia må man regne med å ligge ofte på svai. Det er helt nødvendig med et skikkelig, solid anker, tilpasset båtens størrelse og vekt. Til ankeret bør man ha minst 20 meter solid kjetting i tillegg til ankertau, til sammen minst 60 – 70 meter. Ankringsforholdene er svært variable. Ligger du på et spesielt utsatt sted, kan det være riktig å legge ut flere ankere på samme kjetting. Sørg uansett for å ha med minst et ekstra anker. Mange vi kjenner dykket for å sjekke at ankeret hadde skikkelig feste. De mest sofistikererte var et vennepar av oss hvor han dykket og så til ankeret og så kom opp og dirigerte henne som styrte båten. Det var greit for dem – de er begge flygere og brukte håndsignaler de begge kjente! Men å finne et eget signalsystem for å dirigere anker opp og ned er ingen dum ide. Regn med at det er dønninger alle andre steder enn i marinaer. Vi anbefaler at dere tar med et lite anker dere kan bruke som hekkanker.

Se også Daumann.



# Ankerkule

---

Mange vet faktisk ikke hva en ankerkule er. Det er en sort kule (vår var satt sammen av to runde plastskiver satt inn i hverandre) som du heiser opp i riggen når du ligger for anker. Merket betyr rett og slett at du ligger for anker. Her i landet er det ikke mange småbåter som bruker ankerkule. På langtur vil jeg anbefale sterkt at du bruker en, selv om det syndes mye mot dette.

Med ankerkule har du gitt andre båter tegn til at du faktisk ligger stille. Skulle du bli påkjørt av en annen båt, har du all rett på din side! Vi hørte flere skrekkeksampler på båter som var blitt skadet mens de lå for anker. Det ble veldig dyrt. Særlig der det er amerikanske båter involvert.

Forsikringsselskapene kjenner reglene og skulle du havne i en erstatnings sak ligger du tynt an uten. Ta gjerne bilde av ankerkula i riggen, og skulle det skje at du blir pårent, ta for all del bilde da!



# Ankerlanterne

---

Nok et punkt det dessverre syndes mye mot. I Karibia er det mørk natt kl. 20.00, og det blir veldig mørkt! Det hender det kommer inn båter etter at det er blitt mørkt, og det kan være veldig vanskelig å se båter som ligger for anker. Ankringsplasser er ikke akkurat videre godt opplyst, heller tvert imot. Drar dere på land, så tenn lanternen før dere drar fra båten. Det vil hjelpe dere til å finne tilbake til båten deres i mørket. Selvfølgelig dreier dette seg om forsikring, men det handler også om å ha respekt for dine medseilere. Bare den som har ankommet en ankringsplass etter at det er blitt mørkt vet hvor viktig det er å bruke ankerlanterne. Den trekker strøm, men det er ikke mye, og akkurat den strømmen synes jeg du skal unne deg. Både bruk av ankerkule i dagslys og ankerlanterne etter mørkets frembrudd er veldig billig forsikring.





# ARC

---

Bare så det er sagt, denne bokas utgivelse er ikke økonomisk støttet av World Cruising Club!

Vi valgte å krysse Atlanteren som deltaker i ARC. Vi angret ikke en dag!

Slik vi ser det opphever fordelene langt ulempene. Av de motforestillingene vi møtte var det stort sett to; det koster penger og man kommer ikke innom Kapp Verde.

Fordelene er atskillige. For vår del var hensynet til sikkerheten viktig. Jeg likte tanken på at mine barn kunne følge med på Internett hver dag hvor vi var. Det gjorde ikke mine barn skulle det vise seg, men våre brødre og svært mange av våre venner gjorde det. Det å måtte rapportere posisjon hver dag gjør at de som sitter hjemme kan følge med på hvor du er. Det medfører også at hvis noe skulle skje deg, er det noen som vet hvor du befinner deg, og det vil alltid være båter som befinner seg ikke så veldig langt fra deg. Vi ankom St. Lucia som nest siste båt i regattaen. Så mange båter var det ikke i nærheten, men vi var aldri helt alene på havet, selv om det gikk dager mellom hver gang vi så en båt. Det skjer noe ombord i minst en av deltakerbåtene hvert år. Ikke nødvendigvis alvorlige hendelser, men skader på båt og mannskap forekommer. Og hjelpen er aldri veldig langt unna. Andre båter vil komme deg til unnsetning hvis du har behov for det.

For å delta i ARC stilles det helt bestemte krav til

sikkerhet og utstyr. Dette blir sjekket før start. For en som ikke har seilt over hav tidligere er det godt å vite at det faktisk finnes en slik liste, og at den bygger på 20 års erfaring med denne regattaen.

For en som ikke vet noe om seiling, hadde jeg stor nytte av å delta på ARC's seminarer, både i England et halvt års tid før start, og i Las Palmas før start. Jeg lærte enormt mye på disse seminarene. Folk som kan mer enn meg synes sikkert ikke de er så viktige, men her kommer de individuelle erfaringer og kunnskaper inn.

Minst like viktig viste det seg at det sosiale fellesskapet skulle bli. Det var langt viktigere enn vi kunne ane på forhånd. Vi var en del av et fellesskap. Vi utnyttet hverandres kunnskaper og erfaringer før start, det var alltid noen som kunne hjelpe, uansett hva utfordringen var. Vi har vel aldri noen gang kommet i kontakt med så mange hyggelige og hjelpsomme mennesker på så kort tid som vi gjorde de siste ukene før avreise fra Las Palmas. Mange av dem er blitt våre venner for livet. Og det sluttet ikke der! De neste månedene mens vi seilte rundt i Karibia traff vi stadig igjen andre deltakerbåter, mennesker vi kjente, noen vi ikke hadde kjent så godt før og under selve seilasen, men likevel fant et veldig hyggelig fellesskap sammen med.

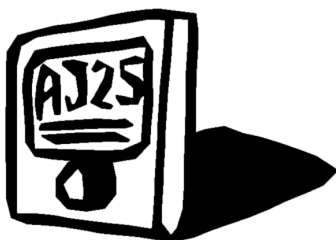
Sett med våre øyne og med våre erfaringer anbefaler vi alle som vil seile denne ruta å delta i ARC. Det går også en regatta hjemover igjen. Denne stemte ikke med våre tidsplaner, så vi droppet den. Men det er en trygg måte å komme tilbake til Europa på, og en fin måte å få oppleve Azorene.

# Autopilot

---

Autopilot eller vindror eller begge deler? Autopiloten trenger strøm, men fungerer under alle forhold. Vindroret trekker ikke strøm, men er nytteløst når det ikke er vind. Vi hadde begge deler, og det var årsaken til at vi våget å seile hele veien hjem alene, til tross for min manglende seilererfaring. Autopiloten kunne jeg klare på egenhånd. Vindroret var litt vanskeligere å stille når vindretningen endret seg, men mindre justeringer klarte jeg. Vår autopilot takket for seg da vi kom til Irland på hjemveien. Derfra og hjem klarte vi oss med vindroret, men da hadde vi bare fire døgn seiling over Nordsjøen.

Se også Vindror.



# Azorene

---

Frodig og hyggelig øygruppe gunstig plassert sånn omtrent midt ute i Atlanteren mellom det europeiske og det amerikanske kontinent. Greit sted å stoppe, fylle vann og diesel og ta en hvil på hjemveien.

De fleste har hørt om Horta – det er der de fleste seilerne stopper, og treffer andre seilere i Peter's Sport's Bar, Atlanterhavets mest kjente bar.

Men la det ikke bli med det! Azorene er så utrolig mye mer! Vi hadde vært på den største øya, Saõ Miguel tidligere og gledet oss veldig til å komme tilbake til Azorene. Som turistmål må det sies at denne øygruppen ikke er spesielt egnet for badegjester, heller for spesielt interesserte, men det er jo seilere. Det er en stor marina i Ponta Delgada på Saõ Miguel, vi lå i en helt ny, flott marina på øya Terceira, i det hele tatt vokser det opp nye marinaer der ute for å lokke til seg seilerfolket. Og sett av tid, la dere lokke! Alle øyene i Azorene har sitt særpreg, alle er ulike. Alle er vulkanske og formelig bugner av blomster og frodighet. Etter mange økonomiske opp- og nedturer er Azorene blitt Portugals melkebøtte, det er kuer nesten over alt og de lager fantastisk gode oster, også de forskjellige fra øy til øy. Ellers dyrkes det ananas i stor stil, det finnes vingårder omgitt av lange gjerder av lavastein, vinen er god, og her finnes til og med et par teplantasjer. Maten er god, menneskene snakker stort sett bra engelsk og de er vennlige og hyggelige.

De viser gjerne fram hjemlandet sitt, og synes selv at de bor nærmest i Paradiset. Etter Europeiske forhold er det ikke så langt fra sannheten. Når vi nå i ettertid ser på bilder og leser om Azorene, kjenner vi at det slett ikke er umulig vi reiser tilbake en dag. Men det er langt, flyturen hjemmefra tar 5-7 timer. Så selv om du er kommet til Europa når du seiler hjemover, er du langt hjemmefra når du er kommet til Azorene. Det er et godt stykke hav igjen, og det kan være ruskete herfra til for eksempel Irland.

Sørg for å ha med nok diesel når du går mot Azorene. «The Azores High» er et kjent meteorologisk begrep, det kan være veldig vindstille veldig mange dagers seilas fra Fajal på Horta. Du må regne med å bruke motor. Det var også i dette området vi traff tåka. Da hadde vi radar på også om dagen.

